

Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип
Правен факултет



Магистерски труд на тема:

**ДОГОВОРОТ ЗА ОСИГУРУВАЊЕ НА
СТОКА ВО МЕЃУНАРОДНИОТ ПРЕВОЗ СО
ПОСЕБЕН ОСВРТ НА НЕЧЕСНИТЕ КЛАУЗУЛИ
КАЈ ОСИГУРУВАЊЕТО**

Ментор:

Доц. д-р Борка Тушевска

Кандидат:

Билјана Димитрова

Кочани, 2015

University of “Goce Delchev” – Shtip
Faculty of Law



Master thesis:

**THE INCURANCE CONTRACT OF GOODS IN
INTERNATIONAL TRANSPORT WITH SPECIAL
REFERENCE ON ROGUE CLAUSES**

Mentor:

Ass. Prof. PhD Borka Tushevskа

Candidate:

Biljana Dimitrova

Kochani, 2015

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз
со посебен осврт на нечесните клаузули

Комисија за оценка и одбрана:

Ментор: доц. д-р Борка Тушевска

Член: проф. Игор Камбовски

Член: доц. д-р Марија Амповска

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Содржина

| | |
|-------------------------------------|----|
| ВОВЕД..... | 9 |
| Предмет и цел на истражувањето..... | 10 |
| Методи на истражување..... | 11 |
| Хипотетска рамка..... | 12 |

ГЛАВА 1 .

| | |
|--|----|
| ОСИГУРУВАЊЕТО КАКО ТРГОВСКА ДЕЈНОСТ И ИНСТРУМЕНТ ЗА ФИНАНСИРАЊЕ НА СТОПАНСТВОТО..... | 21 |
|--|----|

| | |
|--|----|
| 1. Поим, улога и значење на осигурувањето како трговска дејност..... | 21 |
| 2. Основни принципи на работа на осигурувањето..... | 29 |
| 2.1. Принципот на заемност и солидарност..... | 29 |
| 3. Видови на осигурување (класи на осигурување)..... | 30 |
| 3.1. Осигурување на стока во меѓународниот транспорт..... | 34 |
| 3.2. Видови осигурителни полиси..... | 37 |
| 3.2.1. Карго осигурување според видот на ризикот..... | 41 |
| 3.2.2. Транспортни ризици на карго осигурување..... | 42 |
| 3.2.3. Ризици за штета од посебни причини..... | 44 |
| 3.2.3.1. Ризици од војна и штрајк т.н. воени и политички ризици..... | 44 |
| 4. Лист на покритее..... | 45 |
| 4.1. Издавање потврди..... | 46 |
| 4.2. Издавање на сертификат..... | 47 |
| 4.3. Прашалници..... | 47 |

ГЛАВА 2.

| | |
|--|----|
| II. ОБВРСКИ НА ОСИГУРЕНИКОТ, ОДНОСНО ДОГОВАРАЧОТ НА ОСИГУРУВАЊЕТО СПОРЕД МАКЕДОНСКОТО ПРАВО..... | 48 |
| 1. Пријавување на околностите значајни за оцена на ризикот..... | 48 |
| 1.1. Должноста за пријавување на околностите кои влијаат врз ризикот за настанување на штета..... | 50 |
| 1.2. Правните последици од неточна пријава или премолчување на околностите значајни за настанување на ризикот..... | 52 |
| 1.3. Правните последици од нецелосна пријава на осигурителот..... | 55 |
| 2. Исклучоци од општото правило за неточноста или нецелосноста на пријавата на осигуреникот..... | 55 |
| 3. Плаќање на премија на осигурителот..... | 56 |
| 4. Известување на осигурителот за промените на ризикот..... | 57 |

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

ГЛАВА 3.

| | |
|---|----|
| III. ОБВРСКИ НА ОСИГУРИТЕЛОТ СПОРЕД МАКЕДОНСКОТО ПРАВО..... | 59 |
| 1. Исплата на надомест или на договорена сума..... | 59 |
| 2. Дејство на осигурувањето..... | 61 |
| 3. Правните последици од дејството на отворање на стечајна постапка врз договорот за осигурување..... | 63 |

ГЛАВА 4.

| | |
|--|-----|
| IV. ОПШТИТЕ УСЛОВИ ЗА РАБОТЕЊЕ НА ОСИГУРИТЕЛОТ СПОРЕД МАКЕДОНСКОТО ПРАВО И ПРАКТИКА..... | 66 |
| 1. Поим за општи услови за работење на осигурителот..... | 66 |
| 2. Склучување на договорот за осигурување по концептот на прифати или откажи..... | 73 |
| 2.1. Склучување на договор за осигурување во авионскиот сообраќај..... | 74 |
| 2.2. Склучување на договор за осигурување во друмскиот сообраќај..... | 77 |
| 2.3. Склучување на договор за осигурување во железничкиот сообраќај..... | 92 |
| 3. Институтски клаузули..... | 98 |
| 4. Застарување на побарувањето кај договорот за осигурување..... | 106 |

ГЛАВА 5.

| | |
|--|-----|
| V. НЕЧЕСНИТЕ КЛАУЗУЛИ КАЈ ДОГОВОРОТ ЗА ОСИГУРУВАЊЕ СПОРЕД МАКЕДОНСКОТО ПРАВО И ПРАКТИКА..... | 109 |
| 1. Поим за нечесни клаузули според македонското позитивно право..... | 109 |
| 2. Нечесните клаузули според македонската судска практика..... | 132 |
| 3. Правни стојалишта на судската практика по однос на нечесните клаузули во осигурувањето..... | 134 |

ГЛАВА 6.

| | |
|---|-----|
| VI. РЕЛЕВАНТНО ИСТРАЖУВАЊЕ И АНАЛИЗА НА ПОЈАВАТА НА НЕЧЕСНИТЕ КЛАУЗУЛИ КАЈ ОПШТИТЕ УСЛОВИ ВО ДОГОВОРИТЕ ЗА ОСИГУРУВАЊЕ НА СТОКА ВО МЕЃУНАРОДЕН ТРАНСПОРТ ВО Р МАКЕДОНИЈА..... | 144 |
| 1. Предмет, цел и методологија на истражување..... | 144 |
| 2. Анализа и интерпретација на резултатите добиени по пат на анкетни прашалници..... | 152 |
| VII. ЗАКЛУЧОК..... | 161 |
| Користена литература..... | 169 |

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Апстракт

Осигурувањето претставува трговска дејност која што задира во сите гранки на бизнис секторот. Во современите услови на трговско работење, непоимливо е превезувањето на стока во отсуство на осигурителна полиса со важност до крајната дестинација на испорака на стоката (*последново се однесува само на случаите кога станува збор само за полиса за покривање на штетата за време на транспортната маршрута*).

Покрај правните аспекти, што подразбира договорот за осигурување, темелното апсолвирање на ова проблематика бара анализа на осигурувањето како трговска дејност. Анализата на правната рамка и дејност на осигурувањето се во насока на осознавање на проблематиката во поширок контекст.

Договорот за осигурување се склучува по концептот *земи или остави (take or leave it)*, што во основа значи дека договорот станува перфектен во моментот кога понудениот ќе ги прифати условите за работење на осигурителната компанија, односно согласно теоријата на прием прифатена во нашата правна теорија и законодавство, во моментот кога понудениот ќе го извести понудувачот дека ги прифаќа општите услови за работа. Во правната литература, и во практика ваквиот тип на договори се именувани како атхезиони договори. Договорите склучени по ова концепција, исто така се именувани и како типски договори. Иако во правната литература честопати овие видови на договори се поимаат во исти контекст. Оттука, договори во делот на осигурувањето што ќе ни бидат предмет на анализа се атхезиони или типски договори..

Токму поради овој начин на влегување во облигационо правен однос, се актуализира прашањето за полноважност на општите услови за работење, чија содржина зависи исклучиво од волјата на осигурителната компанија/трговско друштво.¹

¹ Во македонската правна литература кога станува збор за статус на трговец, исклучуво се користи терминологијата трговско друштво, или трговец поединец. За нас сосема е прифатлив терминот компанија, иако се работи за странски збор. Ова од причина што не само термилошки, туку и суштествено компанијата може да се изедначи со трговското друштво во

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Општите услови на работење на осигурителите во транспортното осигурување претставуваат условите под кои се склучува договорот за осигурување, односно условите кои ги уредуваат правата и обврските од договорот за осигурување. Утврдувањето на нечесни клаузули во договорот за осигурување овозможува заштита на бизнис секторот и поголема транспарентност во работењето на осигурителните компании и обезбедување на принципот на еднаквост на странките и еквивалентност во заемните давања како основни принципи на кои почива целото облигационо право.² Токму поради ова нивно својство, сметаме дека анализата на ова прашање игра суштествена улога во создавањето здрави, лојални и конкурентни односи во сферата на осигурувањето.

Клучни зборови: премија, франшиза, осигурително покритие и осигурителна полиса, нечесни клаузули.

смисла на закон за трговските друштва („Службен весник на Република Македонија“ бр. 28/2004; 84/2005; 25/2007; 87/2008; 42/2010; 48/2010; 24/2011; 166/2012; 70/2013; 119/2013; 120/2013; 187/2013; 38/2014; 41/2014; 138/2014 и 88/2015). Сепак, со цел да не излегуваме надвор од рамките на веќе воспоставената терминологија, ќе го користиме терминот трговски друштва, односно осигурител. На местата каде што ќе употребиме компанија, мислиме на трговско друштво според ЗТД.

²Во рамки на магистерскиот труд, на база на нашето искуство од практиката, констатиравме дека постои неуедначена терминологија во поглед на употребата на термините: Клаузули и одредби. Имено, иако во правната литература и практика постои идентичност во поглед на терминот, односно кога се зборува за клаузула се мисли и на одредба, на теренот на осигурувањето ова прашање е поинаку уредено. Во основа, терминот клаузула се употреба за означување посебени видови осигурувања и осигурителни полиси, од различни сфери на осигурувањето (здравствено, имотно, патничко, животно, транспортно итн.). За потребите на анализа и елаборација на нашата проблематика, овие два термини ќе ги употребуваме со нагласување за која проблематика станува збор.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Abstract

Insurance is a commercial activity present in all branches of the business sector. Therefore, in modern trade, transport of goods is unimaginable without an insurance policy valid until the goods have been delivered to their final destination (the last statement applying in cases where policy covers damage during transport). Besides the legal aspects of the insurance contract, thorough understanding of this issue requires an analysis of insurance as a commercial activity. The analysis of the legal framework of transport insurance is aimed to understand the issues as part of a broader context. The insurance contract is based on the concept 'take it or leave it', which basically means that the agreement becomes 'perfect' (functional) after the party being offered the policy has accepted the operating conditions of the insurance company. This way of founding the legal relationship questions the validity of the general terms of reference, the contents of which depend primarily on the will of the insurance company / company. Consequently, there are the clauses in transport insurance which represent the conditions in the insurance contract and as such represent its essential / basic elements without which the contract could not be concluded. The general conditions regulate the rights and obligations under the insurance contract. The determination of rouge clauses in the insurance contract protects business sector and provides greater transparency in the operation of insurance companies, ensuring the principle of equality of the parties and equivalence in mutual benefits as fundamental principles on which the entire obligation right is based.

Keywords: premium, franchise, insurance cover and insurance policy, rouge clauses.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Вовед

Динамичниот и брз развој на меѓународната трговија ја наметна потребата од соодветни активности во сите области на технологијата, инфраструктурата, правото, економијата и вкупното општествено уредување. Оттука, посебно значење добива меѓународниот превоз, како исклучително важна дејност во процесот на меѓународната трговска размена. Како резултат на сите можни влијанија, кои создаваат одредено ниво на ризик при меѓународниот превоз на стока, посебно го издвојуваме договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз, кој настанува на одреден степен од развојот на општеството и претставува алка од тој динамичен и сложен процес, кој најбрзо се развива и постојано е подложен на чести промени и трансформации.

Осигурувањето како трговска дејност, зафаќа голем процент од бруто-домашниот производ на секоја национална економија и на ниво на ЕУ.³ Како гранка во бизнис секторот, осигурувањето ја наметнува потребата од концентрација на поголем капитал, што подразбира форма на водење бизнис карактеристична за капиталните трговски друштва. Осигурувањето само по себе претставува проблематика од мултидисциплинарен карактер, што допира до повеќе сегменти на правото, економијата, политиката, истовремено на линија на правото има интердисциплинарна димензија и тоа: облигационо правна, трудово правна, па дури и кривична.⁴

³<http://europa.eu>, пристапено на 18.08.2015 година.

⁴Трилиони финансиски средства циркулираат во осигурителниот сектор на ниво на Европската унија (во понатамошниот текст ЕУ). Европската финансиска индустрија секоја година гледа огромна потпора во осигурителниот сектор. Како најголеми институционални инвеститори во европската економија, осигурителните компании моментално менаџираат со 8.500 билиони евра на капитал. Види повеќе: Специјален извештај од 20 до 24 април, 2015 година EU policies and the insurance sector, EU news and debates, available from: www.euractiv.com. [Пристапено на 13.07.2015 година].

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Предмет и цели на истражувањето

Истражувањето во магистерската тема ќе го концентрираме на облигационо правната димензија, со спорадична анализа на други аспекти кои само ќе бидат во интерес на облигационо правната и договорната димензија на проблематиката за осигурувањето.

Дејноста на осигурувањето ќе ја проучуваме исклучиво во насока на укажување на битноста на оваа проблематика за економскиот развој и осигурителниот сектор, при што ќе опфатиме и мал дел од потрошувачкиот сектор. Имено, доволна е само површна анализа на оваа проблематика за да ја утврдиме поврзаноста помеѓу осигурувањето и останатите гранки на бизнис секторот и нивниот однос со потрошувачите.

Во современите услови на трговско работење, увоз-извоз секторот претставува гранка на која се базира најголем дел од трговијата. Трговијата пак од друга страна претставува сегмент на кој што се базира целокупната економија. Ваквата поврзаност укажува за значењето на осигурувањето во сите сегменти на бизнис и потрошувачкиот сектор.

При истражувањето и одредувањето на темата на нашата магистерска работа, клучно беше влијанието на моето повеќегодишно искуство во осигурувањето како трговска дејност.⁵ Единствена дилема која што ни се создаде во постапката на избор на проблематика за истражување, се однесуваше на прашањето дали да се истражува осигурувањето во насока на заштита на потрошувачкиот сектор, или осигурувањето *versus* бизнис заедница. Со оглед на фактот што предмет на нашиот интерес беше осигурувањето како трговска дејност, се одлучувме за трговските т.н. *B2B (Business To Business)* договорите, со акцент на договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз. За да биде комплетна оваа анализа, ќе

⁵Во периодот од 2009 до 2014 г. работен однос во Друштво за осигурување „Инсиг“ Македонија АД.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

продискутираме во одреден сегмент и за потрошувачките договори познати како B2C⁶ (Business To Consumer) договори.

При одредувањето на темата, сумирањето и анализа на материјалите што ни беа на располагање, судските пресуди, практиката на осигурителните компании, констатиравме дека темелното истражување на договорот за осигурување на стока во меѓународен промет и неговите специфики е условено од анализа на општите услови за работење на осигурителните трговски друштва. Водејќи се од тоа, ја поставивме и структурата на нашето истражување, ја одредивме неговата методологија, ги поставивме хипотезите и ги концептиравме очекуваните резултати од истражувањето.

Методи на истражувањето

Во основа, целокупната анализа се базира на неколку методи и тоа: историскиот метод на анализа, методот на индукција и дедукција во завршните согледувања на тезата, дескриптивно-аналитичкиот метод, методот на анкета и интервју. Целокупната методолошка скица е поставена во насока на претходно поставената хипотетската рамка која што се однесува на степенот на нечесноста на клаузулите содржани во општите услови за работење на осигурителните компании и нивната полноважност, односно механизам за поништување на одредбите.

За теоретско-методолошката анализа се користат соодветни методи во чие што спроведување е користена современа литература од релевантни автори на ова подрачје, а од методолошкиот инструментариум на правните науки, користени се следниве методи :

1. *Историски метод*. Преку хронолошката експликација на појавата ќе проучиме како таа настанала и се развила, односно дали истата ѝ претходи на некоја друга појава или се јавува како последица од некоја претходна појава. Овде ќе се задржиме на историскиот момент, па преку историскиот метод хронолошки ќе се осврнеме на првите почетоци на осигурувањето

⁶ Во понатамошниот текст ќе ги користиме кратенките B2B и B2C , а ќе се однесуваат на трговските и потрошувачките договори.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

почнувајќи од хеленизмот, преку римското право, па сè до модерните текови до денешен ден во меѓународното право.

2. *Метод на анализа и синтеза.* Овој метод е користен за логичко претставување на проблемот во врска со истражувачкиот процес и преку негово расчленување на составни делови.
3. *Метод на индукција и дедукција.* Овој метод е користен за донесување на заклучоци и препораки поврзани со предметот на нашето истражување, притоа поаѓајќи од испитувањата на поединостите (методите за прибирање на податоци кои се користат во тој процес и специфичностите поврзани со ова прашање, како и идентификацијата на непознати поединости врз основа на факти кои се општо познати или врз основа на кои нешто се претпоставува).
4. *Компаративен метод.* Поаѓајќи од фактот дека компарацијата е силен метод за откривање на тоа по каков шаблон се одвива некоја појава, истиот е искористен во анализата и споредбата врз добиените резултати од истражувањето.

Хипотетска рамка

Преку воспоставената судска практика и теоретските материјали кои што ни беа на располагање, основната идеја е да го согледаме степенот на не/чесност на општите услови на работење, со цел да ја видиме позицијата на бизнис секторот наспрема осигурителните компании во однос на осигурителните полиси. Преку ова прашање ќе го согледаме и почитувањето на основните начела на договорното право и тоа: еднаквоста на странките, еквиваленцијата во заемните давања и забраната за злоупотреба на монополската позиција.

Преку проучување на позитивното право, со посебен акцент на општите услови на работење, ќе пристапиме кон анализа и елаборација на корпусот права и обврски на договорните страни со фокус на нечесните клаузули кај договорот за осигурување.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Проучувањето на содржината на облигацијата од договорот за осигурување ја поставивме во функција на проучувањето на општите услови за осигурување, нечесните клаузули и нечесната практика спрема корисниците на осигурувањето. Независно од големиот број осигурителни полиси на пазарот на осигурување, фокусот на нашето внимание ќе биде на осигурителните полиси издадени под општите услови за работење на осигурителите на полето на превоз на стока во меѓународниот промет.

Главниот стимул да се фокусираме на овој сегмент од осигурувањето, произлегува од вредноста на стоките и ризикот при нивното транспортирање во меѓународниот промет. Како дополнителен мотив на тоа стои искуството од практиката, односно бројните и разновидни случаи кога транспортните компании и увозно-извозниот сектор на денот на остварувањето на ризикот се соочуваат со оспорувањето на своето побарување по осигурителна полиса. Оспорувањето најчесто доаѓа од страна на осигурителните компании кои не го признаваат побарувањето по основ на полисата, од причина што тврдат дека истото не е покриено со видот на осигурителната полиса што физички ја поседува клиентот.⁷ Ваквата практика нè наведе на констатација дека нужно е потребно да се направи истражување на теренот на увозно-извозниот сектор, со цел да се утврди степенот на познавања и разбирање на договорните односи и клаузули, динамиката со која се обрзуваат спрема осигурителните компании, разбирливоста на содржината на општите услови за работење итн. За таа цел, како работна задача си го поставивме истражувањето на примерок на 100 транспортни компании кои што под различни услови влегуваат во договорни односи.

Од суштествено значење за транспортните компании и заштита на увозно-извозниот сектор е темелното познавање на ИНКОТЕРМС правилата на Меѓународната стопанска комора, прв пат донесени во 1936 година. Основната цел на овие правила била да се стандардизираат условите за трансфер на

⁷Во конкретниот случај, без да навлегуваме во видовите на осигурителни полиси, само апострофираме дека полисата може да биде на име, на доносител и по наредба, па еден од наведените типови на полиса бара корисникот да ја поседува/држи полисата за остварување на своите права. Се разбира останатите типови на полиса имаат поинакви својства.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

стока ширум светот.⁸ Нивната битност произлегува од фактот што во рамки на транспортните клаузули кои што ги содржат овие правила, е уредено и прашањето за осигурувањето. Оваа проблематика е уште побитна за увозно-извозниот сектор, бидејќи овие транспортни клаузули се имплементираат во договорите за купопродажба кои што ги склучуваат продавачот и купувачот.

Тргнувајќи од големиот економски интерес на заинтересираните страни (*договорните страни*), преку огромниот ризик кој што произлегува од трансферот на стока на долгите транспортни маршрути (*посебно во поморските транспортни маршрути*) и условите за осигурување од потенцијалниот ризик за време на транспортот, осигурувањето ни се наметна како најатрактивен, истовремено, академски и практично најинтригантен начин на заштита.

Низ призмата на Законот за облигационите односи⁹ („Службен весник на Република Македонија“ бр. 18/2001; 4/2002; 5/2003; 84/2008; 81/2009; 61/2009 и 123/2013, *во понатамошниот текст ЗОО*)., Законот за супервизија на осигурувањето¹⁰ („Службен весник на Република Македонија“ бр.27/2002, 98/2002, 79/2007; 88/2008; 67/2010; 44/2011; 112/2011 и 188/2013, *во понатамошниот текст ЗСО*), Меѓународната конвенција за превоз на стоки во патниот сообраќај (*во понатамошниот текст ЦМР*)¹¹, општите услови за работење на неколку осигурителни компании основани од домашен и странски капитал и конечно воспоставената судска практика, ќе го проучиме договорот за осигурување, чесноста/нечесноста на клаузулите во осигурувањето и осигурителната политика на осигурителните компании кои работат на територијата на Република Македонија.

Со помош на компаративниот метод на анализа, ќе пристапиме кон проучување на одредени споредбено правни режими на осигурување. Преку

⁸<http://www.iccwbo.org/> , [пристапено на 13.07.2015 година].

⁹Законот за облигационите односи („Службен весник на Република Македонија“ бр. 18/2001; 4/2002; 5/2003; 84/2008; 81/2009; 61/2009 и 123/2013.

¹⁰Законот за супервизија на осигурување на Република Македонија („Службен весник на Република Македонија“ бр.27/2002, 98/2002, 79/2007; 88/2008; 67/2010; 44/2011; 112/2011 и 188/2013).

¹¹Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) - (Geneva, 19 May 1956) United Nations (UN), Конвенција за договор за меѓународен превоз на стока во друмски патишта ЦМР, донесена во Женева 1956 година. (*во понатамошниот текст, ЦМР*).

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

проучување на домашните прописи, компаративните решенија и меѓународните извори, ќе ги анализираме предностите и слабостите на овој институт на теренот на деловната и судската практика.

На терен на правните аспекти, најголемиот предизвик се движи помеѓу анализата на *jus cogens* правила на правниот поредок и диспозитивните решенија кои што оставаат простор за поинакво уредување на односите на договорните страни. Базирајќи се на диспозитивните законски решенија, осигурителните компании ги креираат своите општи услови за работење. Токму во овој сегмент се создаваат условите за поинакво уредување на односите од законските решенија. Поинаку, на ова поле осигурителните компании предвидуваат решенија чија полноважност под влијание на практиката се доведува во прашање.¹²

Следејќи го овој светски тренд на полето на осигурувањето, ќе се обидеме да направиме анализа на состојбата на македонската легислатива и практика, и општи услови на работење на осигурителните компании, во интерес на утврдување на не/чесната практиката на работење на осигурителните компании. Иако договорот за осигурување е уреден во нашето законодавство, условите од договорот за осигурување (*посебно во меѓународниот транспорт на стока*) во меѓународниот транспорт треба да се наведат во самата полиса со цел избегнување на можните нејаснотии на страната на клиентот. Во суштина токму во овој сегмент генерираат најголемите дилеми и тоа: дали и колку условите од осигурителните полиси се доволно транспарентни, јасни, разбирливи, чесни во однос на своите клиенти, во конкретниот случај во однос на бизнис секторот. Во интерес на темелно разработување на ова наше прашање, осигурувањето ќе го анализираме на повисок степен од нивото на деловната практика, бидејќи тоа претставува воедно облик на трговска дејност,

¹²Ова во контекст на фактот дека бројни се транспортните компании кои поседуваат осигурителни полиси (*влегле во облигационо правен однос*), а на денот на остварувањето на осигурениот ризик, осигурителната компанија тврди дека конкретниот ризик не е покриен со тој вид на полиса.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

објаснето како начин на купување на ризик на осигурителот¹³ од страна на осигуреникот. Последново особено доаѓа до израз во меѓународниот превоз на стока.

Конечно, целта на магистерската теза е при нејзината разработка да се проучат условите за осигурување во транспортот кои што истовремено претставуваат и услови за работа на трговските друштва во Република Македонија, согласно со домашните законски прописи и меѓународните правни акти.¹⁴

Преку компаративниот пристап на истражување ќе утврдиме колку осигурителните компании креираат и спроведуваат чесна деловна политика во работењето. Ваквата теоретска анализа ќе ја надградиме со анализа и елаборација на судски пресуди од ова проблематика. Предмет на истражување ќе бидат и практиката на македонските судови во сферата на нечесните клаузули. Осигурувањето како трговска дејност суштествено придонесува кон растот и развојот на секоја национална економија и воопшто на економијата на глобално ниво. Оттука, поставувањето на ова прашање ни се чинеше клучно од

¹³ Според законот за облигациони односи осигурителот се дефинира како осигурувач, но иако така е дефинирано, ние во понатамошниот текст ќе го користиме терминот осигурител кој е правилен израз според македонскиот литературен јазик

¹⁴ Осигурителните трговски друштва во Република Македонија согласно ЗСО може да се основаат исклучиво како акционерски друштва. Имено, согласно член 3 од ЗСО: друштво за осигурување се основа како акционерско друштво со седиште во Република Македонија, под условите утврдени со овој закон и со Законот за трговските друштва. Задолжителната форма што ја предвидува ЗСО укажува на фактот дека осигурувањето како трговска дејноста бара концентрација на поголем капитал. Ова нужно произлегува од самата природа на работата на осигурувањето. Земајќи предвид дека АД подразбира сублимирање на основачки капитал од минимум 25.000 евра во денарска противвредност за симултано основање, или 50.000 евра во денарска противвредност за сукцесивно основање, јасно е зошто ЗСО ја наметнува потребата од основање во форма на АД. Според, член 273/1 од Законот за трговски друштва, („Службен весник на Република Македонија“ бр. 28/2004; 84/2005; 25/2007; 87/2008; 42/2010; 48/2010; 24/2011; 166/2012; 70/2013; 119/2013; 120/2013; 187/2013; 38/2014; 41/2014; 138/2014 и 88/2015). (во понатамошниот текст ЗТД, Најмалиот номинален износ на основната главнина, кога друштвото се основа симултано, без јавен повик за запишување акции изнесува 25.000 ЕВРА во денарска противвредност, според средниот курс на Народната банка на Република Македонија, објавен на денот пред усвојувањето на статутот, односно на денот пред донесувањето на одлуката за промена на основната главнина, а кога друштвото се основа сукцесивно, преку јавен повик за запишување акции, тој изнесува најмалку 50.000 ЕВРА во денарска противвредност, освен ако со друг закон не е определен друг најмал износ на основна главнина.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

аспект на економска заштита, истовремено и од аспект на креирање потенцијална заштита на потрошувачкиот сектор.

Во современи услови на трговско работење, голем број инструменти и средства за обезбедување, концепти за одговорност од пропаѓањето или оштетувањето на стоката изгубија од својата вредност токму поради осигурувањето. Денес речиси не постои реализација на трговска трансакција во отсуство на осигурителна полиса. Развојот на домашната и на светската економија не може да се замисли без промет на стоки и услуги. За да може стоките да стасаат целосно и навремено до крајните консументи, неминовно е постоењето на транспортот како неопходна алка помеѓу производителот и крајниот консумент.

Потребата од сигурност и навременост во испораката на стоките резултира со првата појава на осигурувањето на стоките во транспортот. Осигурувањето нужно се наметнува на испораката на секоја стока во меѓународниот промет. Во меѓународните транспортни маршрути циркулираат бројни пратки на масовен и брз промет. Оттука, увозно-извозниот сектор нужно влегува во облигациони односи со осигурителните компании.

Во правната литература и практика, осигурувањето е предмет на истражување во бројни аспекти кои најчесто имаат и економско и правно значење поради самата природа на предметот на истражување кој не може целосно да се апстрахира од економијата.

Во анализата на ова прашање, освен на правните аспекти, ќе се осврнеме и на влијанието на осигурувањето врз економијата. Последново со цел да се направи комплетна анализа која сепак *in ultima linea* ќе биде во функција на правната димензија на осигурувањето. Иако на самиот почеток го констатиравме експанзивното истражување на овој терен, истовремено истакнуваме дека на осигурувањето е најмалку потенцирано истражувањето во корелација со нечесните клаузули кои имаат суштествена вредност за потрошувачкиот и стопанскиот сектор.

Правната рамка на превозот има импликации, како за внатрешниот превоз, така и за надворешниот – меѓународниот транспорт. Внатрешниот превоз во секоја земја е уреден преку свои прописи, а меѓународниот промет

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

со стоки е покриен со меѓународни правни прописи создадени од страна на меѓународни органи како компромис помеѓу повеќе решенија на земјите од континенталниот и англосаксонскиот систем. Моќта на меѓународните тела, глобалната економија, брзиот промет на стоки и услуги, во целост придонесе кон експанзија на меѓународното влијание врз националните економии и нивните правни системи.

Транспортното осигурување е едно од најстарите осигурувања во светот. Хронолошки гледано, а користејќи го историскиот метод во истражувањето, доаѓаме до научни сознанија дека првите никулци во осигурувањето се појавуваат уште во античко време преку првиот законик од островот Родос т.н. *Lex Rodia re iactu*¹⁵, кој се однесува на поморското осигурување, за да продолжи преку законици кои се среќаваат во времето на Рим. Осигурувањето подоцна се развива во осигурување од поновата историја со донесувањето на првите прописи за поморско осигурување донесени во 13 век и првиот договор за поморско осигурување. Токму од тие причини за поединечни видови превоз креирани се меѓународни конвенции¹⁶ кои извршиле силно влијание врз националните законодавства, па така превозот сè повеќе добива карактеристика на меѓународна стопанска дејност.

Во помодерната историја се појавува потреба од правно регулирање на осигурувањето. Првите првни акти кои го регулираат транспортно осигурување се донесени во Германија 1781 LLOYD, потоа следува 1906 Marine insurance Act¹⁷ и CMR¹⁸ Меѓународна конвенција за транспорт, за подоцна истите да

¹⁵<https://archive.org/>, (пристапено 19.04.2015 година); Види повеќе за никулците на осигурувањето кај: Zimmermann R., The law of obligations: Roman foundation of the civilian tradition, Oxford University Press, 1996, p. 406.

¹⁶Зголемувањето на меѓународниот сообраќај на моторни возила и предизвикувањето на штети надвор од државите во кои се регистрирани и осигурени, ја наметна потребата од државите меѓусебно да пристапат кон регулирање на оштетни права на оштетените. Европските земји ваквите односи меѓу осигурителите од различни држави и нивните национални (државни) асоцијации (бироа), ги регулираат преку три најзначајни меѓународни конвенции и бројни билатерални спогодби. Најзначајни меѓународни конвенции се: Лондонската конвенција (интер-биро спогодба за зелена карта на осигурување), Стразбуршка конвенција и Хашка конвенција (Пештанска конвенција – спогодба за сина карта, престана да постои со распадот на социјалистичкиот „источниот“ блок). – проф.Ристо Фотов, „Осигурување“, Штип 2014, стр.134;

¹⁷<http://www.legislation.gov.uk> ,(пристапено 08.06.2015);

¹⁸<http://www.legislation.gov.uk> ,(пристапено 08.06.2015);

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

бидат имплементирани и во современите законодавства. Мултилатералното правно регулирање на оваа област резултира во истовреме и со создавање на меѓународни сојузи и организации кои претставуваат меѓусебни здруженија за транспорт по области како што се во воздушниот транспорт – IATA¹⁹, во друмскиот – IRU²⁰, во железничкиот – UIS²¹ итн.

Развојот на осигурувањето како стопанска гранка се одвивал целосно одвоено од останатите стопански гранки, за денес во пракса да се разработува поединечно секој вид на превоз (транспорт), како што е договор на превоз на стока со железница, договор на превоз на стока по друмски патишта, договор за авионски превоз на стока и други.

Денес, во современите услови на трговско работење, глобализацијата на пазарот, концентрацијата на капитал во неколку светски гиганти на компании, осигурувањето претставува нужна алка на секој превоз на стоки, особено во меѓународната трговија. Осигурувањето ги стави во позадина бројните концепти за преносот на ризикот на стока, концептот на обесштетување на стока во превозот. Сепак, и покрај јасноста на главниот концепт на осигурувањето и тоа: **поделбата на ризикот помеѓу субјектите во трансакцијата**, на мислење сме дека останува потребата да се осознае полноважноста на одредбите *in concreto*, кај договорите за осигурување на

¹⁹ **International Air Transport Association (IATA)** Меѓународно здружение за воздушен превоз, основано во април, 1945 година во Хавана, Куба, со денешно седиште во Монреал, Канада, каде исто така се наоѓа и централата на меѓународната цивилна организација за воздухопловство. Основната цел на оваа организација е да им помага на авиопревозниците да ја усогласуваат нивната ценвна програма со останатите авиопревозници. <https://www.worldcat.org/identities/lccn-n81-038751/> (пристапено на 13.08.2015);

²⁰ **International Road Transport Union (IRU)** Меѓународна организација за друмски сообраќај е светска транспортна организација која ги застапува интересите на операторите од автобускиот, такси и камионски превоз со цел подобрување на економскиот развој на прометот, добрата и услугите во функција на населението. Основана е во Женева 23 март 1948 година, една година по основањето на Европската комисија за економија при Обединетите нации, со цел овозможување на реконструкција на последиците од војната преку меѓународна трговија преку друмски транспорт. Таа почна како група на национална транспортна асоцијација основана од осум западноевропски земји: Белгија, Франција, Данска, Холандија, Норвешка, Шведска, Швајцарија и Велика Британија. Денес ИРУ ги застапува интересите на 73 земји-членки на пет континенти во светот од сферата на индивидуални оператори од камионскиот, автобускиот и такси превозот. <https://www.iru.org/> (пристапено на 16.07.2015);

²¹ <http://www.cit-rail.org/> (пристапено на 16.07.2015);

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

стока во меѓународниот превоз и да се видат правните последици од оспорувањето на полноможноста на општите услови за работење. Поинаку кажано, какви се ингеренциите на судовите во поглед на полноможноста на општите услови?

Дали судовите согласно законот имаа единствено право да го понишат договорот in concreto, или тие со пресуда може да влијаат врз опстанокот на општите услови на конкретна осигурителна компанија?

Каква е улогата на Агенцијата за супервизија во осигурување?

Кој може да се повика на ништовноста, односно да ја оспори конкретната одредба од општите услови?

Постојат ли отстапки на решенијата содржани во општите услови во однос на решенијата содржани во ЗОО и ЗСО?

За остварување на ова цел, ќе пристапиме кон компаративна анализа на општите услови на работење на 11 осигурителни компании. Во крајна линија, ни се чини оправдано очекувањето дека со оваа анализа и елаборација ќе придонесеме кон подобрувањето на условите под кои влегуваат во договорен однос транспортните компании и увозно-извозниот сектор, со осигурителите на стока. Главната идеја е да се придонесе кон зголемување на протекционата политика на осигурување во интерес на бизнис секторот. На овој начин, идејата ни е да ја доведеме во врска нашата главна хипотеза со резултатите од истражувањето и да изградиме сопствена теза на полето на нечесните клаузули на осигурувањето во Република Македонија.

Глава 1.

I. Осигурувањето како трговска дејност и инструмент за финансирање на стопанството

1. Поим, улогата и значење на осигурувањето како трговска дејност

На самиот почеток, пред да започнеме со една детална и системска елаборација на темата која го носи насловот на овој магистерски труд, накратко ќе стане збор за осигурувањето, неговата улога, како и значењето кое го има како трговска дејност. Генерално, осигурувањето како трговска дејност суштествено придонесува кон унапредување на растот и развојот на секоја национална економија и воопшто на економијата на глобално ниво.²² Осигурувањето со својата појава во форма на договори за осигурување, осигурителни полиси и слично, предизвика бројни промени во начинот на регулација на правата и обврските во трговијата со стоки и услуги, како на домашно, така и на меѓународно ниво. Голем број инструменти и средства за обезбедување, концепти за одговорност од пропаѓањето или оштетувањето на стока, изгубија од својата вредност токму поради осигурувањето кое следствено се надоврзува на секоја трговска зделка, граѓански или потрошувачки договор.

Значењето е уште поголемо ако го разгледаме краткиот приказ на одвивање на процесот на меѓународен транспорт на стока. Развојот на домашната и на светската економија не може да се замисли без промет на стоки и услуги, а да може стоките да стасаат целосно и навремено до крајните

²²Види повеќе: Аржек., Боровинац Г., „Транспорт и осигурување“, Загреб, 1981;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

потрошувачи, неминовно е постоењето на транспортот како неопходна алка помеѓу производителот и крајниот потрошувач. Овде пак се јавува потребата од сигурност и навременост во испораката на стоките, што резултира со првата појава на осигурувањето на стоките во транспортот.

Со осигурувањето како еден од основните економски сегменти на современото општество, се постигнува организирана материјална заштита од настанати штети и исплата на осигурени износи од последици кои не можат ниту да се спречат ниту да се избегнат. Осигурувањето како институт е специфична стопанска активност која го заштитува човекот, неговите стопански активности и неговиот живот.²³

Осигурувањето како стопанска дејност ги надминува националните граници на една држава. Исто така се однесува на разновидни стопански правни и општествени односи што го прават осигурувањето специфично сеопфатно и комплексно. Осигурувањето уште се дефинира и како категорија за создавање на економска сигурност кај луѓето. Целокупното економско значење кое го има осигурувањето, го развива истото во една мултидисциплинарна наука за која е речиси невозможно целосно и сеопфатно да се дефинираат сите елементи кои го креираат нејзиното значење.

Осигурувањето денес претставува многу сложен и софистициран збир на елементи од правна, економска и техничка природа, кои во еден збор во контекст на значењето на истите можат да се идентификуваат со: сигурност, доверба и заштита. Меѓутоа, потребата од осигурување се појавила уште од многу одамна, во најраното време на постоењето и развојот на цивилизацијата на човекот. Опасноста од можноста за најразлични штетни настани, ги натерала луѓето, посебно оние кои се занимавале со стопански дејности, да основаат определени фондови, односно да здружуваат средства за да им ги покриваат штетите на оние кои од нив биле погодени со такви штетни настани.

Така, историјата уште од античкото време сведочи за организирање на вакви заедници кои им ја надоместувале штетата на членовите на заедниците, посебно од ризикот од кражба, како и ризикот кај патувачките каравани, кој

²³Види повеќе во: Богусловски М., (1986), Меѓународно економско право, Москва;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

настанува поради фрлање на стока во морето во случај на поморски незгоди.²⁴ Подоцна, во средниот век се развило осигурувањето како посебна дејност, за понатаму да се развие и транспортното осигурување во трговските градови во Италија. За прв пат се појавува во Трст како најразвиен трговски град, за подоцна да продолжи со својот развиток и во помодерната историја.

Во средниот век веќе осигурувањето има карактеристики кои наликуваат на денешното осигурување и како такво се среќава во првите договори за осигурување кои се појавуваат во 14-тиот век.²⁵ Подоцна осигурувањето се комерцијализира, а најголемо значење за тоа има осигурувањето на Лојд (Lloyd) 1789,²⁶ со издавањето на првата полиса која и ден денес се применува во поморското осигурување. Во почетокот, целта на осигурувањето била да се покријат опасностите од ризикот на членовите на заедницата од чии средства се формирале заедничките фондови за осигурување. Подоцна осигурувањето се развило од потребата и целта да се обезбеди заштита на определен круг на лица кои се изложени на заеднички извесни ризици што настанале како неминовна последица на општиот развој.²⁷

Денес, во современиот свет, структурата на осигурувањето е разновидна и таа претставува стопанска дејност која има различни цели. Покрај функцијата на репарација на настанатите штети, негова редовна функција претставува и превенцијата на штетите. Со негова помош се преземаат мерки за спречување и сузбивање на ризиците што ги ублажуваат штетите на осигурениот имот, а и кај самите лица.

Како што кажавме и претходно, развојот на транспортот, сообраќајот и комуникациите меѓу луѓето во целиот свет, ја наметна потребата за распределба на ризикот, како временски, така и просторно, односно пошироко од националните граници, така што денес распределбата на ризикот се врши на таканаречениот пазар на осигурување.

²⁴Воган Е.Џ., Воган Т.М., „Основи на ризик и осигурување“, Академски печат, Скопје, 2009 година, стр.42;

²⁵Види повеќе: Ганчевски П., „Осигурувањето во Македонија“, книга 2, Скопје, 1994 година;

²⁶Ганчевски П., Ibid. стр.112;

²⁷На пример, во јавниот сообраќај лицата без своја вина и свој придонес можат да претрпат штета на својот имот и на својата личност.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Во правната литература и практика, осигурувањето е предмет на истражување и се разгледува од бројни аспекти кои најчесто имаат и економско и правно значење поради самата природа на предметот на истражување кој не може целосно да се апстрахира од економијата.

Во нашето законодавство областа во осигурувањето е регулирана со Закон за супервизија во осигурувањето. Со овој закон се уредуваат условите под кои можат да се вршат работи на осигурување на живот, неживотно осигурување и реосигурување, осигурително-брокерски работи, основање, работење, супервизија и престанок со работа на трговски друштва за осигурување и реосигурување. Такви друштва во Република Македонија се осигурителните друштва и Националното биро за осигурување. Законот опфаќа дефинирање на пасивното реосигурување и активно реосигурување на вишоци на ризици над нивото на максимално покритие на друштвото за осигурување.²⁸

Договорот за осигурување е компликуван договор кај кој се појавуваат повеќе субјекти во неговото остварување, а постојат и многу поими што се специфични и чие разбирање бара нивно подетално дефинирање.²⁹

За таа цел ќе се обидеме понатаму во текстот накратко сето ова да го експлицираме на што појасен начин. Бидејќи осигурувањето е комплексна категорија и обработува стопанска област, неминовно е истовремено да ја проучуваме и како економска и како правна категорија. Нејзината облигаторност ќе ја проучиме преку призмата на позитивното национално право.

• Осигурувањето како законска категорија

Осигурувањето како законска категорија, односно како поим од правен аспект, претставува облигационен однос, заснован на диспозитивната волја на два правни субјекта. Во таа насока, договорот за осигурување се дефинира како двострано обврзувачки договор, алеаторен, главно формален, атхезионен (по пристап) со трајни престации од меѓусебна доверба, со карактеристики на трговски договор, но истовремено претставува и договор од граѓанското договорно право.

²⁸Јовановски Т. (1997), „Економика на осигурување“, стр.81;

²⁹Вилим Горенц, Коментар на Закон за облигациони односи, 2005 година, Загреб, стр.357;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Во литературата постојат повеќе дефиниции за поимот осигурување. Според Законот за облигациони односи на Република Македонија, осигурувањето се дефинира како: „облигационен договор со кој договарачот на осигурувањето, врз основа на начелата на заемност и солидарност се обврзува да здружува определен износ во друштвото за осигурување, односно во друштвото за ризици (осигурител), а друштвото се обврзува ако дојде до настан кој претставува осигурен случај, да му исплати на осигуреникот или на некое трето лице соодветен надомест, односно договорената сума или да направи нешто друго.³⁰

- **Осигурувањето како економска категорија**

Како што кажавме погоре, осигурувањето не можеме да го апстрахираме од економијата. Имено, поимот осигурување (assurance, insurance) од научен аспект, како економска категорија на стоковото производство, претставува посебен начин на обезбедување на парични средства (фонд на осигурување) по пат на здружување на средства. На тој начин се создаваат средства со намера да се распоредат штетите врз повеќе субјекти, кај кои што постои опасност од штета.³¹

Како економска категорија на стоковото производство осигурувањето се дефинира на следниов начин: Осигурувањето претставува организирана форма која на доброволна или на задолжителна основа на колективно формирање на парични средства за осигурување (фонд на осигурување), врз начелата на заемност и солидарност, по пат на здружување на средства со посредство на специјализирани институции, како и користење на статистички методи, индивидуално да се поделат за покривање на идните материјални

³⁰Види член 953 од Закон за облигациони односи: „со договорот за осигурување се обврзува договарачот на осигурувањето, врз начелата на заемност и солидарност да здружува определен износ во друштвото за осигурување, односно во друштвото за ризици (осигурувач), а друштвото се обврзува ако дојде до настан кој претставува осигурен случај, да му го исплати на осигуреникот или на некое трето лице надоместот, односно договорената сума или да направи нешто друго.

³¹ Јовановски Т., Ibid, стр.24;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

потреби предизвикани од случајни или од масовни случаи меѓу членовите на заедницата за осигурување, односно заедницата на ризици.³²

Осигурувањето е институција која што ги надоместува штетите настанати во едно општество во рамките на неговото стопанство или кај луѓето, поради дејството на природните стихии и несреќни случаи. Осигурувањето е однапред организирана активност за обновување на економски добра, кои што ќе бидат изгубени под дејство на стихии. Со помош на осигурувањето луѓето однапред си обезбедуваат материјална поддршка во случај на настанување на незгода.

Како резиме на претходно истакнатото, можеме да кажеме дека осигурувањето претставува економски институт за надомест на штети настанати поради стихиијни и други вонредни настани и несреќни случаи, кои се дел од природно-општествените односи. Или, појасно кажано, осигурувањето е заедница на загрозените – оние кои се плашат од неизвесен и негативен иден настан и нивната заемност и поврзаност со цел да се обезбедат парични средства за случај на настанување на економска штета на одреден член од таа заедница.

• Осигурувањето како правен однос

Осигурувањето како правен однос се јавува врз основа на договор или закон кај кого што едната страна во осигурувањето: институции за осигурување или осигурител презема обврска, додека другата страна: осигуреник или трети лица имаат побарување, односно право за надомест на штета (кај имотното осигурување), но со одреден услов. Условот кај овој правен однос е двострано обврзувачки, а тоа за едната страна значи заштитување од настанување наопределен непредвиден настан (случај), а за другата страна – навреме платена сума – премија од страна на осигуреникот.

Врз основа на веќе искажаното, можеме да заклучиме дека постојат пет категории на дефиниции според кои се дефинира осигурувањето.

- Во првата група на дефиниции се економските дефиниции;
- Втората група на дефиниции се правните дефиниции;

³² Јовановски Т., Ibid, стр.26;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

- Третата група на дефиниции се технички дефиниции;
- Четвртата група ја сочинуваат синтетичките или мешовити дефиниции;
- Петтата група дефиниции се дефинициите според кои се дефинира според одредбите на ЗОО во националните економии.

Според економските дефиниции, осигурувањето претставува стопанска дејност која што служи за остварување на некоја цел, односно задача на осигурувањето. Па така разликуваме повеќе дефиниции во оваа група:

- ❖ Дефиниција за надомест на штета: според оваа дефиниција, осигурувањето е институција која ја надоместува штетата на граѓаните, економските субјекти и на општеството. Истата може да е настаната како резултат на дејството на некои стихии или несреќни случаи.
- ❖ Дефиниција на сигурност: според неа, целта на која се базира осигурувањето е сигурноста. Осигурувањето овозможува сигурност дека ќе се поврати изгубеното, уништеното т.е. надомест на имот и отстранување на последиците од ризикот.
- ❖ Дефиниција на потребите: осигурувањето се дефинира како взаемно меѓусебно покривање на случајни потреби од пари на загрозени субјекти.
- ❖ Дефиниција на фонд за осигурување, според која осигурувањето најдобро функционира ако со средствата на осигурување се формира фонд на осигурување кои се користат по однапред утврден клуч на распределување³³.

Во втората група на дефиниции се вбројуваат правните дефиниции. Во овие дефиниции постојат две теории во кои осигурувањето се прикажува како правен однос што претставува причина истото да се разликува од игрите на среќа и обложувањето.

- ❖ Првата теорија е теорија на обесштетување: осигурувањето е установа која обезбедува од штетни последици кои можат да му се случат на осигуреникот или т.н. договор за отштета.
- ❖ Втората теорија е теорија на престација. Според ова теорија, осигурителот во надомест на премијата што ја добива од осигуреникот, презема обврска

³³ Јовановски Т., Ibid, стр.32

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

да ги отстрани штетните последици кои евентуално ќе се јават со настанување на осигурениот случај.

Третата група на дефиниции ја сочинуваат техничките дефиниции. Според нив, осигурувањето е составено од технички елементи кои се потребни за непречено функционирање на осигурувањето. Овде се работи за основите, начините и средствата за остварување на целите на осигурувањето.

- ❖ Првата теоретска концепција т.н. теорија на претпријатие каде суштината на осигурувањето се бара во технички организирано претпријатие кое професионално презема ризици и пресметува премии со кои се покриваат тие ризици.
- ❖ Втората теорија е теорија на компензација според која осигурителот претставува посредник меѓу повеќе осигуреници кои врз основа на взаемност, статистички податоци и математички методи врши компензација на ризиците. Според оваа теорија, елементи на осигурувањето се: компензација на ризикот, взаемност и статистички податоци.³⁴

Четвртата група се синтетичките или т.н. мешовитите дефиниции кои ги опфаќаат скоро сите аспекти и елементи на осигурувањето. Според нив, осигурувањето се дефинира како: операција со која поединецот со посредство на премија стекнува право на престација за себе или за трети лица, ако се оствари некој ризик. Обесштетувањето ќе му го плати претпријатието – осигурителната компанија која врз себе зема ризици и ги компензира во согласност со законитостите на движењето искажани со помош на статистички податоци.

Петтата група на дефиниции ја сочинуваат дефинициите според кои осигурувањето се дефинира според одредбите на Законот за облигационото право во националната држава. Во секоја национална економија осигурувањето е дел од облигационото право.

³⁴ За теориите на дефинирање на осигурувањето како трговска дејност види повеќе: Ганчевски П. (1994) . Осигурувањето во Македонија, книга 1, Скопје;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

2. Основни принципи на работата на осигурувањето

2.1. Принципот на заемност и солидарност

Осигурувањето во неформална смисла е врзана за потребата на луѓето да се заштитат самите себеси и имотот кој го поседуваат од штетите кои можат да настанат како последица на некој немил настан. Обезбедувањето на ваква заштита е возможно само врз основа на принципите заемност и солидарност.³⁵

Осигурувањето претставува здружување на поединци или на економски субјекти на директен или индиректен начин кои што се изложени на исти или слични опасности во таканаречени ризични заедници, во кои ризикот се распределува пропорционално на секој член поединечно врз начелото на заемност, според однапред утврден клуч, а ги погодува сите членови, но распоредено на сите тоа е со значително помал обем.

Врз основа на ова начело се одбегнуваат катастрофалните последици за поедините членови на т.н. ризична заедница, кои како поединци не би можеле да ги поднесат или би се соочиле со многубројни проблеми во однос на нивната понатамошна егзистенција.³⁶

Начелото на заемност е основно начело во осигурувањето. Субјектите во осигурувањето се здружуваат заемно за поделба на ризикот, односно побезболно да совладаат иден несакан штетен настан. Штетните настани можат да се предвидат, но не можат да се предвидат субјектите кај кои ќе

³⁵Поимот на заемност и солидарност ќе ги анализираме само за потребите на осигурувањето, без да навлегуваме во нивната филозофско-социолошка концепција. Солидарноста како концепт е темел на бројни и хетерогени облигации, истовремено како концепт е карактеристичен за персоналните друштва, односно кај одговорноста на основачите за обврските на персоналното друштво. Сепак, за потребите на осигурувањето ќе го објасниме само неговото битие.

³⁶Штетата се пресметува на следниов начин: бројот на очекувани штети помножен по цената вредноста на штетата или производот од овие две ако се подели со бројот на субјектите кај кои настанала штетата, имаме 100 проценти штета. Ако истата таа вредност на штета се дели на поголем број осигуреници, ќе биде помала. Колку е поголем бројот на осигуреници, толку е помал товарот од идната настаната штета по поединец. Штетата се пресметува на годишно ниво. Преку осигурувањето се изедначуваат, т.е. нивелираат штетите или се распоредува ризикот на помали и поподносливи штети. Со ова се овозможува одбегнување на тешки последици за поедини субјекти на заедницата;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

настане штетата. Тоа е основната причина за нивно здружување заради заедничко поднесување на штетите. Всушност, засновајќи ја својата дејност врз основа на принципот на взаемност, осигурувањето овозможува атомизација на ризикот преку негово раситнување на мноштво осигуреници, т.е. раситнување на големите штети на безброј мали, што воедно ја претставува и техничката функција на оваа дејност. Принципот на взаемност и солидарност, овозможуваат изедначување и израмнување на ризиците на прифатливо, мошне ниско, односно подносливо ниво.³⁷

3. Видови на осигурување (класи на осигурување)

Поделбата на видовите на осигурување или таканаречените класи на осигурување може да биде различна во зависност од аспектот од кој се набљудува.

Па така, според субјектот во осигурувањето, поделбата на истото се прави во две групи и тоа:

- осигурување на имот, и
- осигурување на лица.

Според односите на субјектите во осигурувањето тоа се дели на:

- договорно осигурување, и
- задолжително/законско осигурување.

Според видот на транспортни средства се дели на:

- поморско;
- копнено, и
- воздушно.

Според бројот на осигурители:

- взаемно, и
- премиско.

Според поделбата на ризикот на:

³⁷Види повеќе: Milutinović M., Načelo savesnosti i poštenja (Univerzalni princip međunarodne trgovine), Pravni život, br. 10, Beograd, 2004;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

- осигурување, и
- соосигурување.

Според просторот се дели на:

- домашно, и
- меѓународно.

Други поделби во областа на осигурувањето се прават според видовите на опасност од ризик, според подрачјето на дејноста и така натаму. Според тоа, а и според претходно изнесеното во однос на поделбите во осигурувањето, можеме да заклучиме дека не постои некој утврден систем на класификација, но според позитивното домашно законодавство, постои поделба на видови, односно класи на осигурување.

Според Законот за супервизија на осигурувањето, тоа се дели на две групи: работи на осигурување и работи на реосигурување. Првата група, која се однесува на работи од осигурувањето, пак, се дели на животно и неживотно осигурување. Пред да продолжиме понатаму која дефиниција на овие два вида на осигурување, треба да се види што се подразбира под терминот животно и неживотно, односно имотно осигурување.

Како што веќе кажавме, две основни групи на ризици со кои работи осигурувањето се ризиците на животно осигурување и ризиците на неживотно осигурување, односно имотното осигурување. Неживотното осигурување, обезбедува заштита од многу ризици кои му се закануваат на имотот како што се пожар, поплава и друго. Во зависност од видот на опасноста која ја покрива осигурувањето, се разликуваат и видовите на неживотно осигурување, така што постои:

- Осигурување на имот;
- Осигурување од последица на несреќен случај – незгода (Овде спаѓаат: индустриски повреди и професионални заболувања. Опфаќа случаи на смрт или нарушување на здравјето поради повреда);
- Осигурување на моторни возила – каско (моторни возила на сопствен погон влечни патни возила (исклучени се шинските возила);
- Здравствено осигурување кое се однесува на еднократен паричен надомест за инвалиднина и надомест за болничко лекување;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

- Осигурување на шински возила – каско;
- Осигурување на воздухоплови – каско;
- Осигурување на пловни објекти – каско;
- Осигурување на стока во превоз – карго;
- Осигурување од одговорност;
- Осигурување на кредити;
- Осигурување за гаранции;
- Осигурување од финансиски загуби;
- Осигурување на правна заштита ги покрива трошоците за правна помош и судски спорови и др.;
- Осигурувањето на туристичка помош за лица кои се соочуваат со проблеми при патување или други случаи на отсуство од дома или од постојаното место на живеење.³⁸

Животното осигурување претставува заштита од парични загуби кои се последица на остварување на неизвесни настани, кои можат да бидат: прерана смрт на хранителот на фамилијата, доживување на одредена старост и недостаток на паричните средства потребни за задоволување на одредени потреби, изненадна и долготрајна болест која за фамилијата може да има намалена заработувачка или зголемени трошоци на лечење и друго. Исто така, паричните загуби или недостатокот на парични средства предизвикани со некоја од наведените ситуации може да се ублажи или надокнади со купување на животното осигурување.

Осигурувањето на животот, всушност претставува договор кој е склучен помеѓу осигуреникот и осигурителното друштво, каде осигурителот се обврзува дека на корисникот на осигурувањето ќе му исплати одредена сума на пари

³⁸Види повеќе во член 5 од ЗСО: „Со овој член од Законот се опфатени и следните ризици: осигурување од одговорност од употреба на моторни возила, осигурување од одговорност од употреба на воздухоплови, осигурување од одговорност од употреба на пловни објекти. Општото осигурување од одговорност ги опфаќа сите наведени. Дополнителни осигурувања кои се наведуваат се: осигурување на брак и породување; осигурување на живот во врска со удели во инвестициони фондови, кога осигуреникот го презема инвестициониот ризик во однос на промена на вредноста на инвестиционите купони или други хартии од вредност на инвестиционите фондови; осигурување на тонтинa (здружение на рентиери); осигурување на средства за исплата;”

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

одеднаш или на рати доколку се оствари настанот. Тој настан може да биде смрт на осигуреното лице, или некој друг настан како трајна или критична болест. Во продолжение, ќе ги наведеме сите осигурувања од областа на животното осигурување.

- Осигурување на живот;
- Осигурувањето на брак или породување;
- Осигурувањето на живот во врска со удели во инвестициони фондови, кога осигуреникот го презема инвестициониот ризик во однос на промена на вредноста на инвестиционите купони или други хартии од вредност на инвестиционите фондови;
- Осигурувањето на тонтинa (здружение на рентиери), е осигурување на лица здружени со цел заеднички да ги капитализираат уплатените влогови и соодветно на тоа да ги дистрибуираат акумулираните средства меѓу лицата кои достигнале одредена возраст, или пак меѓу корисниците на осигурувањето на починатите лица;
- Осигурувањето на средства за исплата, се базира на актуарски пресметки при што во замена за еднократни или периодични уплати, осигурените лица добиваат побарувања со одредено времетраење и износ.

Кај осигурување на лица (живот и незгода), целта на осигурувањето не е надомест на штета предизвикана од осигурен случај, туку исплата на однапред определена, осигурена сума. Посебности кај осигурување на живот:

- Човечкиот живот нема вредност, непроценлив е;
- Договорената сума зголемена за евентуалната добивка е минимална обврска на осигурителот;
- Осигурениот случај е иден, но не е неизвесен (извесно е дека смрт или доживување ќе настапи);
- Осигурителот нема право должната премија да ја наплати по судски пат, а може да го капитализира или раскине договорот;
- Ништовен е договорот за осигурување на живот на лице помладо од 17 години, како и за лице лишено од работните способности.³⁹

³⁹Фотов Р., Фотова К., (2014), „Осигурување“, Штип, стр.185;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

3.1. Осигурување на стока во меѓународниот транспорт

Во општиот поим на осигурувањето, транспортното осигурување зазема значаен дел, така што со текот на времето, а во сооднос со зголемување на потребите на човекот и бизнисот, се издвоило како посебно осигурување. Современото транспортно осигурување за прв пат се појавило во Англија и како прво осигурување кое е направено се смета осигурувањето на Лојд. Ако се запрашаме зошто токму ова осигурување е токму првото во светот, одговорот е затоа што во тој период најзастапен транспорт е поморскиот транспорт, а најразвиен поморски транспорт имала Англија. Затоа и денес велиме дека постои поморско транспортно осигурување и останати транспортни осигурувања, иако во денешни услови многу поголем замав во развитокот зазема и осигурувањето во воздушниот транспорт.

Во рамки на транспортното осигурување, постојат повеќе видови. Во таа насока, современото транспортно осигурување се дели на три категории и тоа на:

- осигурување предмети – стока за време на превоз;
- осигурување на транспортни средства (каско осигурување);
- осигурување од одговорност.⁴⁰

Транспортното осигурување претставува дел од неживотното осигурување, поточно транспортното осигурување е вид на осигурување на имот. Овој вид е најстар вид на осигурување, а со неговиот развиток почнува развитокот на сите останати осигурувања.

Бидејќи за транспортното осигурување важат посебни институти, тоа има своја специфика, свои начела и функции и обем, се третира како посебна гранка во осигурувањето. Ова осигурување претставува целина, односно обем на покритие кое таа гранка го опфаќа.⁴¹

Кога зборуваме за транспортното осигурување, всушност зборуваме за осигурување на транспортни средства, поморски и речни бродови и

⁴⁰ Ivoshevich B.,(2010), „Transportno osiguranje”, Belgrad, str. 108;

⁴¹ Ivoshevich B.,Ibid, str.13;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

воздухоплови. Истотака, ова осигурување опфаќа и осигурување на превоз на стока без разлика на транспортното средство со кое се превезува стоката, потоа осигурување на одговорност на превозникот за штетата која што тој ќе ја причинил спрема трети лица, како и осигурување на други интереси во транспортот.⁴² Осигурувањето на стоки со превозни средства се нарекува уште и карго осигурување. Карго осигурувањето или осигурувањето на предмети во транспорт, во зависност од тоа каде се врши, се дели на два вида на карго и тоа домашно карго и меѓународно карго, односно осигурување на стоки во меѓународен транспорт и осигурување на стоки во домашен транспорт.⁴³

Во зависност од транспортното средство, каргото може да биде поморско карго, авионски карго, друмски карго, железнички и речен карго. Овде исто така можеме да го спомнеме и осигурувањето на поштенски пратки за сите видови превоз на пратката.

Карго осигурувањето се состои од две компоненти и тоа:

- осигурување на стоката која што се превезува, и
- одговорноста на возарот за причинети штети (во понатамошниот текст таксативно се наброени штетите и условите од одговорност).

Од друга страна, за разлика од карго осигурувањето, каско осигурувањето во транспортот опфаќа осигурување на транспортните средства со кои се превезува стоката. Според видот на транспортното средство, се разликуваат следниве видови на каско осигурување: осигурување на поморски бродови, речни бродови и авиони. Од каско осигурувањето, се исклучува осигурувањето на локомотиви, вагони, камиони и автомобили бидејќи тие претставуваат посебни специфични видови на осигурување.

Друга поделба која се воочува кај карго осигурувањето во поморскиот транспорт, е следната:

- Осигурување на меѓународен поморски карго;
- Осигурување на меѓународен непоморски карго;

Поморското меѓународно карго се користи во меѓународниот поморски превоз.

⁴² Ivoshevich B., Ibid, str.27;

⁴³ Ivoshevich B., Ibid, стр.156;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Исто така го споменавме и каско осигурувањето во поморскиот транспорт. Во рамки на меѓународната сцена на овој вид превоз, каското се дели на:

- Осигурување на поморски каско;
- Осигурување на речен каско;
- Осигурување на авионско каско;
- Осигурување од одговорност.

Во однос на последниот вид кој е наведен, според ЗОО, во случај на осигурување од одговорност, осигурителот одговара за штетата настаната со осигурениот случај само ако третото оштетено лице го бара нејзиниот надомест. Осигурителот за одговорноста на осигуреникот ги поднесува трошоците на спорот во границите на сумата на осигурувањето.⁴⁴

Според Законот за супервизија во осигурувањето, осигурување од одговорност во транспорт кај нас се применува од 2002-та година, и според истото, одговорноста се дели на: одговорност од употреба на моторни возила, одговорност од употреба на воздухоплови, одговорност од употреба на пловни објекти и општото осигурување од одговорност, кое го покрива осигурувањето од други одговорности кои не се опфатени во претходните.⁴⁵

Покрај горенаведените видови на транспортното осигурување, најчестата поделба која се среќава во рамки на истото, се прави според начинот на превоз, па според тоа ги имаме следните видови на осигурување:

- поморско транспортно осигурување опфаќа половидба по море и внатрешни води кои имаат пристап од море до граница на нивна пловност;
- непоморско транспортно осигурување – осигурување во останати видови на превози: превоз во внатрешни води, копнен, авионски, комбиниран и др.

Според валутата во која се склучува, договорот за осигурување се дели на:

⁴⁴Види член 996 од ЗОО, “(1) Во случај на осигурување од одговорност, осигурителот одговара за штетата настаната со осигурениот случај само ако третото оштетено лице го бара нејзиниот надомест. (2) Осигурителот ги поднесува во границите на сумата за осигурувањето, трошоците на спорот за одговорноста на осигуреникот”;

⁴⁵Закон за супервизија во осигурувањето, Службен весник на Р Македонија, бр.27 од 25.04.2002 година;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

- денарско, и
- девизно.

Според територијата на која се одвива транспортот, осигурувањето може да биде:

- домашно транспортно осигурување, и
- меѓународно транспортно осигурување.

3.2. Осигурителни полиси

Полисите за осигурување се тие кои обезбедуваат финансиска заштита од загубите предизвикани од страна на опасноста. Полисата⁴⁶ за осигурување претставува писмен документ со кој се склучува договорот за осигурување што го издава осигурителот на осигуреникот, односно договарачот на осигурувањето. Со неа се потврдува постоењето на договорот за осигурување. Оттука, полисата за осигурување не го претставува договорот за осигурување,⁴⁷ туку служи како доказ дека договорот за осигурување настанал. Самата полиса може да гласи на име, на доносител или по наредба. Може и самата полиса да претставува договор за осигурување. Се смета дека договорот е склучен кога ќе биде потпишана полисата. Со други зборови, полисата за осигурување претставува :

- а) писмен облик на договор за осигурување, склучен при самото потпишување;
- б) потврда или средство за докажување за склучен договор, испорачан од страна на осигурителот;
- в) документ за одредбите од договорот со кој на осигурителот му се утврдува неговата обврска за надомест на штета;
- г) потврда за легитимирање со која осигуреникот го докажува своето својство на осигурен и има право да бара надомест на штета од страна на осигурителот.

⁴⁶Полиса - потекнува од латинскиот збор „Policerī”, што значи ветување, Фотов Р., Ibid, стр.151;

⁴⁷Полисата за осигурување ја има функцијата на товарен лист или коносман кај договорот за превоз. Поточно, полисата не е договор, (како што ни товарниот лист не е договор) туку доказно средство дека договорот за осигурување е склучен.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Кога станува збор за транспортното осигурување, како основен вид на имотно осигурување, како и осигурителната полиса која се издава при склучување на договорот за овој вид на заштита од опасност, од особено значење е јасно и прецизно да се издвојат елементите кои таа ги содржи. Така, кај овој вид на осигурителна полиса, ги забележуваме следните елементи:

1. Договорни странки во осигурувањето – субјекти во осигурувањето;
2. Осигурен предмет – предмет на осигурувањето имот, предмети (и лица кај животното осигурување);
3. Ризикот (опфатен во осигурувањето);
4. Траењето на осигурувањето – времето за кое е склучен договорот за осигурување, или уште се нарекува период на покритие;
5. Сумата на осигурување (се специфицира износот, освен во случаите кога е евентуално неограничена);
6. Премија (придонес) на осигурувањето;
7. Датум на издавање на полисата (склучување на договорот);
8. Потписи на договорните страни.

Освен овие елементи кои ги наведовме, во полисата треба да постои и констатација, односно услов на договорот, во која е наведено дали општите и/или посебните услови се составен дел од договорот за осигурување.⁴⁸

Осигурителот е должен на осигуреникот да му ги предаде условите во пишана форма како составен дел на полисата, доколку самите услови не се наведени во самата полиса.

Ако се појави неусогласеност помеѓу одредбите во полисата за осигурување и одредбите определени во условите, ќе се применуваат одредбите внесени во полисата. Ако има печатени ракописни одредби, се применуваат ракописните.⁴⁹

⁴⁸Фотов Р., Ibid, стр. 151;

⁴⁹Види повеќе во член 958, став 5 од ЗОО: „Во случај на несогласување на некоја одредба за општите или посебните услови и некоја одредба на полисата ќе се примени одредбата на полисата, а во случај на несогласување на некоја печатена одредба на полисата и некоја нејзина ракописна одредба, ќе се примени оваа последнава.”

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Денес среќаваме повеќе видови на полиси за осигурување, а во зависност од критериумот тие можат да се поделат на:⁵⁰

1. Полиса за поморско осигурување (карго осигурување, каско осигурување, осигурување од одговорност на превозникот, увозна полиса, извозна полиса, и др.);
2. Полиса за непоморско осигурување (сите останати видови на осигурување на имоти и лица);
3. Отписна полиса за осигурување (полиса за отпишување на дел од обврски, однапред платена премија);
4. Општа генерална или глобална полиса т.е. полиса со отворено покритие (неопределен или променлив број предмети во текот на траењето на осигурувањето);
5. Полиса за осигурување во домашна валута (денарска полиса);
6. Полиса за осигурување во странска валута (девизна полиса);
7. Комбинирана полиса за осигурување (опфаќа неколку видови на осигурување за еден осигурен).
8. Полиса за индивидуално осигурување (живот, незгода, рента итн.);
9. Полиса за мешовито осигурување (во случај на смрт и во исто време во случај на доживување);
10. Колективна полиса за осигурување која се издава кога се остварува со осигурување за еден ризик;
11. Полиса за колективно или групно осигурување (разни видови на осигурување на имот и лица, групи на работници на градилишта, хотелски гости, вработени во претпријатија и сл.);
12. Полиса за комбинирано колективно осигурување (опфатени се две или повеќе видови на осигурување, пример се осигурува во случај на смрт поради болест, во случај на незгода);
13. Пренослива полиса – кога правата на осигурување од полисата се преносливи на други лица;

⁵⁰ Фотов Р., Ibid, стр.76;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

14. Непренослива полиса за осигурување кога правата на осигуреникот од договорот за осигурување не можат да се пренесат на друго лице;
15. Валутирана полиса (сумата на осигурување во исто време е и договорената вредност на осигурениот предмет) уште се нарекува и таксирана полиса;
16. Невалутирана полиса (нетаксирана полиса, односно кога сумата на осигурување не е договорената вредност на осигурувањето);
17. Полиса на осигурување на определено време;
18. Перманентна или трајна полиса за осигурување кога рокот на важење на полисата не е ограничен временски;
19. Флотантна полиса или пресметковна полиса која служи за пресметување на премијата по склучениот договор за осигурување;
20. Полиса за соосигурување која се однесува на еден осигурен, а два или повеќе осигурители, и се однесува за ист ризик или т.н. колективна полиса;
21. Полиса за осигурување на име доносител или по наредба.⁵¹

Во рамки на првиот вид на осигурителни полиси кои се среќаваат во транспортното, односно во поморското осигурување, ги споменавме карго и каско осигурувањето. Бидејќи, како што кажавме и претходно, поморското осигурување е најстариот и најзначаен вид на транспортно осигурување, односно целото транспортно осигурување го делиме на поморско и непоморско, во понатамошниот дел ќе го свртиме вниманието кон полисите за осигурување кои се издаваат во случај на карго и каско осигурување.

На самиот почеток, мораме да напоменеме дека полисите за осигурување се разликуваат во домашното и во меѓународното карго.⁵² Бидејќи домашното карго ги опфаќа штетите кои настануваат во рамки на границите на националната економија во која се одвива и процесот на решавањето на настанатите штети, ќе стане збор за примерот од нашата земја во чија

⁵¹ Фотов Р., Ibid, стр.152;

⁵² Карго – шпански збор кој значи товар; товар на брод; товарење, превоз; карго брод; брод кој носи стока; карго – тежина или товарот со кој може да биде натоварено едно животно (во Шпанија = околу 1 кг); Karga (лат.), Види повеќе во: Цариќ С., Капор В., „Договори во стоковиот промет“, Нови Сад, 2000 година;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

осигурителна пракса познаваме три вида на осигурување на домашен карго и тоа:

- со склучување на генерална полиса за осигурување на домашен карго;
- склучување на поединечно осигурување на стоки во превозот, и
- соосигурување на возарот од одговорност во домашниот превоз: возар, бродар и авиопревозник.

Меѓународното карго, како што ни кажува и самиот збор, ги надминува границите на националните економии и овде е неопходно да постојат меѓународни стандарди за решавање на настанатите штети кои ќе се почитуваат од сите учесници во осигурувањето. Најчесто практикувани услови т.е. клаузули, се клаузулите од Лондонскиот пазар, за којшто и претходно споменавме дека е еден од најразвиените во областа на транспортното осигурување. Меѓународното карго осигурување ги вклучува следните видови на осигурување:

- Осигурување на увозен карго (на стока која се увезува);
- Осигурување на извозен карго (на стока која се извезува);
- Осигурување на транзитен карго – реекспорт (на стока која се превезува преку границите, односно територијата на националната држава без да се задржува на нејзината територија, туку само поминува низ територијата на државата без нејзино задржување (се увезува и веднаш се извезува).⁵³

3.2.1. Карго осигурување според видот на ризикот

Еден од критериумите за поделба кај карго осигурувањето е и поделбата според видот на ризикот. Па така имаме поделба на осигурување во транспортот според следните ризици:

- Транспортни ризици на карго осигурување⁵⁴ – ризици или опасности кои можат да се јават во транспортот се делат на основни, дополнителни и

⁵³Цариќ С., Капор В., Ibid, стр.109;

⁵⁴Општи услови за осигурување на стока во транспорт, ИнсигМакедонија АД Осигурување, 2013

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

ризици кои што не се вонредни надворешни случаеви. Во основни ризици спаѓаат: ризикот од елементарни непогоди, пожари, експлозии и останати ризици: кражба, делумна кражба, неиспорака на стока.

- Ризици на штета од било која причина – Овде спаѓаат ризиците кои се надомест на штети кои можат да се јават во било кој случај. Ова покритие од ризици во пракса се нарекува уште и проширено покритие против сите ризици (all risks).
- Ризици од војна и штрајк т.н. воени и политички ризици – Тие ги покриваат ризиците од осигурување од пловидба, авиотранспорт, а понекогаш го покриваат и копнениот транспорт. Во меѓународниот транспорт се познати следниве клаузули: Institute War clauses, Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clauses.⁵⁵

3.2.2. Транспортни ризици на карго осигурување⁵⁶

Под транспортни ризици се подразбираат вонредни надворешни настани кои за време на превозот на стоката или пак на самото превозно средство, можат да бидат причина за нивно оштетување. Транспортните ризици се делат на:

- Основни транспортни ризици:

Сообраќајни несреќи – се подразбира судир помеѓу превозни средства, удар во некој неподвижен предмет, превртување на превозното средство, заринкување и потонување на брод, паѓање на авион и др.

Елементарни непогоди – во нив се опфатени сите елементарни природни сили. Тука спаѓаат силен ветар, високи или ниски температури, поплави, лавини, одрон на земја, земјотрес, гром и слично.

Самозапалување и експлозија – при што треба да се прави разлика меѓу штетите настанати на стоката кај која дошло до самозапалување, односно која експлодирала без некоја вонредна надворешна причина и штета на друга стока

⁵⁵<http://www.coastunderwriters.ca/>, (пристапено 14.05.2015);

⁵⁶Цариќ С., Капор В Ibid, стр.137;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

која се наоѓа во близина. Штетата на стоката која се запалила или експлодирала без некоја вонредна надворешна причина, не се смета како штета настаната од основни ризици, туку како штета која настанала од природни особини на стоката и како такви не се покриени со осигурувањето.

Пожар – се подразбира секој оган кој може да настане поради одредени дејствија и да предизвика одредена штета врз стоката што се наоѓа во превоз.

Виша сила – се подразбираат оние случаи што за време на превозот на стоката не можеле да се одбегнат, ниту можеле однапред со сигурност да бидат предвидени при осигурувањето.

Разбојништво – се подразбира одземање на туѓ имот со употреба на сила против некое лице, или вршење принуда за нејзина употреба со намера противправно присвојување на имотот. Под овој поим се опфатени и пиратството на море.

Ризик на море – При превоз на стока на море секоја штета врз стоката која настанала поради допир со морска вода се смета според англиската полиса за осигурување како основен ризик – ризик на море.⁵⁷

- Дополнителни транспортни ризици:

Кражба и неиспорака – овие два ризика заедно се осигуруваат бидејќи меѓусебно се надополнуваат. И за двата ризика заедничко е тоа што на одредиштето пристигнала помалку стока отколку што била предадена на превоз или воопшто не пристигнала.

Манипулативни ризици – се подразбираат такви ризици кај кои стоката е изложена при манипулацијата на товарењето, истоварањето, претоварањето и др. Манипулативните ризици опфаќаат кршење на стоката, кршење на амбалажата, истекување на нејзината содржина.

⁵⁷Ризикот само по себе претставува надворешна околност која придонесува кон промена на фактичките и правните односи. Во поморското право ризикот претставува околност која што исклучително влијае врз осигурувањето. Во основа целокупното осигурување се базира на потенцијалните ризици кои може да настанат во поморскиот транспорт. *In concreto*, осигурувањето во основа претставува економско обезбедување од потенцијалните ризици, или осигурување од потенцијалните ризици. Види повеќе во: George E.R., (2010), "Principles of risk management and insurance", 11th Edition;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Други дополнителни ризици – тука спаѓаат сите оние ризици на кои стоката е изложена во текот на превозот, а тие не се опфатени во некоја друга група. Тука во овие ризици како услови за осигурување се јавуваат:

- Предмети тешки над 20 тона;
- Зголемена опасност на пратки;
- Течење масло кај трансформатори;
- Складирање на пратки;
- Течење, кало, растур...
- Пренесување на скапа опрема и предмети во посебни услови.

3.2.3. Ризици за штета од посебни причини

3.2.3.1. Ризици од војна и штрајк т.н. воени и политички ризици

Воениот ризик е предизвикан од воен настан кој има за последица загуба или оштетување на осигурениот предмет. Постојат три групи воени ризици:

1. Војна, граѓанска војна, побуна и востание;
2. Заробување, заплenuвање, ограничување или задржување;
3. Заостанати мини, бомби или воено оружје;

Од друга страна, под политички ризици се подразбираат ризици од штети настанати поради штрајк, акти на политички и државни органи и др. Ризик од штрајк треба да се има предвид дека под тој ризик се подразбира само оштетување на стока кое може да настане поради штрајкови и други ризици. Акти на политичките власти опфаќаат заплenuвање на стока, разни наредби од политички власти со кои може да дојде до оштетување на стока.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

4. Лист на покритие

Лист на покритие⁵⁸ претставува документот во кој се внесуваат битните елементи, односно главните состојки од договорот за осигурување. Се смета дека договорот за осигурување е склучен кога ќе биде потпишан листот на покритие од страна на договарачите. Листот на покритие може привремено да ја замени полисата сè до нејзиното склучување. Се применува кога за изработка на полисата е потребно подолго време или кога не се познати сите елементи потребни за издавање на полисата.⁵⁹

Листот на покритие може да се издаде веднаш затоа што за него не се потребни формалности. Потребно е да постои само потврда за склучен договор за осигурување на определен предмет. Листот на покритие го потпишува осигурителот со што ја презема самата обврска за осигурување. Подоцна листот се заменува со полиса или друга потврда за склучен договор за осигурување. Во пракса листот на покритие најчесто се користи кај меѓународните поморски бродови.⁶⁰ Во овој сегмент од осигурувањето постои простор за анализа и проучување на правната природа на овие инструменти (листа на покритие, полиса, договор за осигурување) во контекст на моментот на склучување на договорот и теоријата на прием, меѓутоа тука нема да навлегува темелно во ова прашање.

⁵⁸ Лист на покритие се утврдува во оние случаи кога се склучува договор за осигурување, а не се познати сите податоци што се потребни за дефинитивно склучување на договорот. Договорот за осигурување е склучен кога договарачите ќе потпишат полиса за осигурување или лист на покритие. Доколку договорот се склучи со потпишување на лист на покритие, тогаш истиот ќе претставува само привремена замена за полисата за осигурување во која се внесуваат сите суштествени елементи на договорот за осигурување. Види повеќе во: Агенција за супервизија на осигурување, (2011), Брошура: Пазар на осигурување, Скопје, стр. 11;

⁵⁹ Ibid, стр.153;

⁶⁰ Во пласирањето на осигурувањата на лондонскиот пазар на осигурување на корпорациите на Lloyd's, посредниците во осигурувањето (брокерите во осигурувањето на посебен лист наречен Slip), даваат покритие за ризикот. Преземањето на ризикот го потврдуваат на слипот застапници на осигурителот наречени underwriter's. За пласираниот ризик известуваат брокерите на понудувачите на ризик, со т.н. белешка за покритие (cover note). Тие се во суштина листови за покритие, бидејќи врз основа на податоците од слиповите се издаваат полиси за осигурување. – Ibid, стр. 154.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

4.1. Издавање потврди

Договорот за осигурување се склучува во писмена форма, што укажува на фактот дека станува збор за формален договор. ЗОО изречно не предвидува дека договорот за осигурување е формален договор, меѓутоа од решението на член 957 (*договорот за осигурување е склучен кога договарачите ќе ја потпишат полисата на осигурување или листата на покритие*), јасно произлегува дека писмената форма е услов за полноважност на договорот.

Кај транспортното осигурување, кое воедно е и предмет на нашето проучување, на увозниот карго во пријавата на договарачот на осигурувањето се потврдува дека е преземен ризикот во покритие т.е. дека е склучен договор за осигурување. Самата пријава се поднесува во повеќе примероци во зависност од потребата. Еден примерок од заверената пријава заедно со потврдата за широчината на покритието, условите на осигурување и пресметаната премија, претставуваат доказ на договарачот на осигурувањето дека е склучено транспортното осигурување на стоката која е предмет на извоз или увоз. Овие потврди, иако не се полиси, понекогаш така се нарекуваат, но не ги содржат сите елементи кои ги содржат полисите. Тие претставуваат основа врз која потоа се прави и издава полисата за осигурување.

Во поглед на концептот на скаденца⁶¹, осигурителот може да издаде и потврда со која се продолжува траењето на осигурувањето за натамошен период. Со оваа потврда со која договарачот на осигурувањето ја платил премијата за определено време, докажува дека договорот за осигурување е продолжен под исти услови на осигурување што важеле и за поранешниот период на осигурување.

⁶¹Скаденца – етимолошко потекло од латинскиот збор „Skadencia“ што значи рок на доспевање, достасаност на осигурувањето. Види повеќе: Generali osiguranje D.D., Rjecnik osigurateljnih termina, Hrvatska, 2006, <http://www.generali.hr/>, (пристапено на 20.08.2015);

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

4.2. Издавање на сертификат

Како потврда за склучен договор за осигурување се користи и сертификатот. Во него се содржани само главните податоци за условите на осигурување во случај на постоење на општ договор за осигурување. Меѓутоа, во практиката исто така не е исклучена можноста да се сретне и кај поединечните осигурувања, доколку не се познати сите елементи за полиса за осигурување. Осигурителите се тие кои ги издаваат сертификатите, но во пракса најчесто ги издаваат брокерите кои се јавуваат како посредници во осигурувањето.

4.3. Прашалници

Прашалниците се такви видови на документи кои се даваат на осигурениците пред да биде издадена полисата. Во прашалниците се содржат прашања за потребата на осигуреникот и врз основа на неа се пополнува полисата. Овие прашалници се сметаат за писмена понуда од страна на осигурителот.⁶² Ова стојалиште е на проф. Крстановски и истото во контекст на анализата само го цитираме, иако сметаме дека за да се изедначи прашалникот со писмената понуда, потребно е да бидат исполети уште неколку услови. Сепак во анализата на разграничувањето на ова прашање нема да навлегуваме, како не би го обремениле магистерскиот труд.

⁶²Крстановски М., (2005), „Право на договорите во меѓународниот промет“, Скопје, стр. 325-332;

ГЛАВА 2.

II. Обврски на осигуреникот, односно договарачот на осигурувањето според македонското право

1. Пријавување на околностите значајни за оцена на ризикот

Како што гласи и темата на ова поглавје, основна обврска на осигуреникот, односно договарачот на осигурувањето е да ги пријави околностите кои се значајни за оцена на ризикот. Но, пред да преминеме кон обработка на оваа тема и практиката која се среќава во македонското право, накратко ќе стане збор за договорот за осигурување, договорните страни, при што ќе ја објасниме улогата на договарачот на осигурувањето, од која подоцна произлегуваат определени права и обврски.

Договорот за осигурување во меѓународниот транспорт е таков договор со кој договарачот на осигурувањето се обврзува за наплата на премија на осигурувањето на странско или на домашно лице за стока која се извезува или увезува, односно се обврзува дека ќе му исплати определен износ, доколку се случи настан – ризик, кој е предвиден со договорот.⁶³

Меѓународниот карактер на договорот за осигурување во меѓународниот транспорт произлегува од меѓународниот карактер на транспортот.

Исто како и договорот во внатрешниот промет и договорот за осигурување во меѓународниот транспорт, како субјекти ги познава двете страни, а тоа се осигурител и осигуреник. На страната на осигуреникот може понекогаш да се јави и трето лице познато како договарач на осигурувањето.

Осигурителот со договорот за осигурување на меѓународен транспорт се обврзува да ја надомести штетата која настанала по определени случајни

⁶³Крстаноски М., Ibid, стр. 325.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

настани и која има право на премија што одговара на тежината на ризикот кој што го прифаќа. Согласно на тоа, тој мора да ги знае сите околности кои на одреден начин можат да влијаат на ризикот.⁶⁴

Со склучување на договорот за осигурување, осигурителот го презема врз себе ризикот на кој е изложена стоката при транспортот. Кои субјекти можат да бидат осигурители, определува националното право на секоја држава. Оттука, осигуреник е лице кое има или може да има материјален интерес од осигурената стока во транспортот. Во моментот на склучување на договорот тој не мора да биде именуван (определен). Практиката во меѓународниот промет со договорот за осигурување предвидува дека право на надомест на штета има лицето кое во моментот на настанување на штетата има интерес од стоката или осигурување за сметка на оној за кого се однесува.

Договарач на осигурувањето е лицето кое го склучува договорот за осигурување со осигурителот. Ако истото тоа лице, договорот за осигурување го склучува во свое име и за своја сметка, тогаш тој воедно е и осигуреник. Но, ако го склучува за сметка на трето лице, тогаш осигуреник е третото лице и нему му припаѓа осигурувањето.

Основни обврски кои произлегуваат од склучувањето на договорот за осигурување за осигуреникот или договарачот на осигурувањето се:

- да ги пријави сите околности кои се важни за оцена на ризикот;
- да плати премија за осигурување;
- да се придржува до мерките на сигурност;
- да презема пропишани и договорени мерки за спречување и смалување на штетите;⁶⁵

⁶⁴Крстаноски М., Ibid, стр. 326;

⁶⁵Договорот за осигурување претставува двостран договор. Во него, наспроти обврските на договарачот на осигурувањето, стојат и обврските на осигурителот. По однос на природата на заемноста на обврските кои произлегуваат од овој договор за двете страни, во науката се поставува прашањето: каква е природата на взаемната зависност на обврските на договарачот на осигурувањето и осигурителот? Некои автори се на мислење дека взаемната зависност на обврските кај овој договор е функционална, односно дека исполнувањето на обврските на едната страна е детерминирано од исполнувањето на обврските на другата страна. Други пак сметаат дека врската е генетичка, односно дека обврските за едната страна не можат да настанат доколку другите не се исполнат. Според трето мислење, обврските за договарачот на

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

1.1. Должноста за пријавување на околностите кои влијаат врз ризикот за настанување на штетата

Една од основните обврски и должности кои ги има договарачот на осигурувањето е да ги пријави, односно да го извести осигурителот за сите околности кои можат да имаат определено влијание врз ризикот и настанувањето на штетата. Ова обврска на осигурителот директно произлегува од член 963 од ЗОО, каде изречно е утврдено дека „договарачот на осигурувањето е должен при склучувањето на договорот да му ги пријави на осигурителот сите околности што се од значење за оцена на ризикот, а што му се познати или не можеле да му останат непознати“. Во овој контекст, а од аспект на времето на настанувањето на обврските на договарачот на осигурувањето, тие можат да бидат:

- обврски кои постојат при склучување на договорот;
- обврски кои настануваат за времетраењето на осигурувањето;
- обврски кои настануваат при реализација на осигурениот случај.

При склучувањето на договорот за осигурување, договарачот на осигурувањето е должен да му ги даде сите податоци на осигурителот кои се релевантни за тежината на ризикот. Имено, оваа обврска е регулирана и со закон. Како во праксата на високо-развиените земји, така и во македонското право е предвидена обврската на договарачот на осигурувањето, според која тој е должен да ги пријави кај осигурителот сите податоци кои ги знаел или морал да ги знае, а кои имаат значење за оценување на висината на ризикот. Ваквата обврска и нејзиното утврдување со законската регулатива, постои поради две причини:

- договарачот на осигурувањето е лице кое најдобро ги познава сите околности што се однесуваат на предметот за кој тој заклучува договор за осигурување;

осигурувањето настануваат независно од настанувањето и исполнувањето на обврските од страна на осигурителот.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

- би било неправилно осигурителот сам да ги утврдува околностите што се важни за процена на тежината на ризикот.⁶⁶

Притоа, за исполнување на ваквата обврска, договарачот на осигурувањето може да се служи со било каков начин и форма за известување на осигурителот, меѓутоа страните можат да се договорат тоа да го прават и во посебна форма.

Обврската за известување на осигурителот за сите околности кои можат да имаат влијание врз оцената на тежината на ризикот од страна на договарачот на осигурувањето, во транспортното осигурување е следната: Во пријавата за осигурување треба да биде назначена стоката што сака да ја осигура, нејзината амбалажа, превозното средство, релацијата на транспорт на стоката, ризиците, како и сите други елементи и околности врз основа на кои осигурителот ќе одлучи дали конкретната стока ќе ја прими на осигурување, односно ќе утврди против кои ризици ќе ја прими стоката на осигурување, под кои услови и по кои премиски стапки. Притоа треба да се има предвид дека постои и обврска сите податоци кои ќе бидат дадени, да бидат точни, што истовремено претставува и обврска за осигурениот.⁶⁷

Под околности значајни за оцена на ризикот се подразбираат факти, околности, состојби и сè друго што е од значење и влијание за ризикот што се осигурува и настапувањето на осигурениот случај. Тие можат да бидат од различна природа, но главно можат да се именуваат како околности од објективна и околности од субјективна природа и се оценуваат за секое осигурување посебно. Како околности од објективна природа на пример се: постоење на складиште бензин во или до куќата што се осигурува од пожар; дали куќата се грее на плин или на струја итн. Околности од субјективна природа, на пример се: какво е минатото на осигуреникот, дали е склон на

⁶⁶ Дабовиќ А. Ј., *ibid*, стр.75;

⁶⁷ Обврската за давање на точни податоци претставува обврска за договарачот на осигурувањето и за осигурениот, ако тој склучил договор за сметка на определено лице – осигурен. Ако договорот е склучен за сметка на неопределено лице, тогаш не постои обврска за осигурениот, односно истата во целост паѓа на товар на договарачот на осигурувањето. Види повеќе во: Дабовиќ А. Ј., (2011), „Осигурување дејности и договор за осигурување во правото и праксата на Република Хрватска и Република Македонија“, Скопје;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

противправни поведенија, измамник, пироман, претходно се обидел да се самоубие итн.⁶⁸

Должноста за пријавување на околностите значајни за оцена на ризикот, законодавецот не ја предвидува само за договарачот на осигурувањето, туку и за субјектите кога договорот се склучува од името и за сметка на друг, во корист на трет или за туѓа сметка, или за сметка на оној на кого се однесува, ако овие лица знаеле за неточноста на пријавата или за премолчувањето на околностите од значење за оцена на ризикот.⁶⁹ Друштвата за осигурување, вообичаено, за создавање на околностите валидни за оцена на ризикот, подготвуваат посебни прашалници, односно пријави кои ги пополнуваат договарачите на осигурувањето. И покрај тоа, договарачите се должни доколку им се познати, односно не можат да им бидат непознати, да пријават и други околности кои не се содржани во прашањата во пријавата, односно прашалникот, ако се тие од значење за оцена на ризикот. Притоа, самиот договарач на осигурувањето е одговорен за дадените податоци за околностите значајни за оцена на ризикот, без разлика дали сам го пополнил прашалникот/пријавата или нив ги пополнил некој друг, а тој само ги потпишал.

1.2. Правните последици од неточна пријава или премолчување на околностите значајни за ризикот

Во случај на неисполнување на обврската за давање на точни и потполни податоци при склучување на договорот за осигурување од страна на договарачот на осигурувањето, можат да постојат и определени санкции, односно осигурителот може да ја оспори полноважноста на договорот, т.е. да

⁶⁸Види член 963 од ЗОО: „Договарачот на осигурувањето е должен при склучувањето на договорот да му ги пријави на осигурителот сите околности што се од значење за оцена на ризикот, а што му се познати или не можеле да му останат непознати.”

⁶⁹Види член 966 од ЗОО: „Одредбите на членовите 964 и 965 на овој закон, за последиците од неточната пријава или премолчувањето на околностите од значење за оцена на ризикот се применуваат и во случаи на осигурувања склучени во името и за сметка на друг, или во корист на трет или за туѓа сметка, или за сметка на оној за кого се однесува, ако овие лица знаеле за неточноста на пријавата или за премолчувањето на околностите од значење за оцена на ризикот”.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

го раскине истиот. Освен тоа, осигурителот има право од договарачот на осигурувањето да бара плаќање на дополнителен износ на премија, кој всушност би одговарал на висината на ризикот.

Ваков случај во осигурувањето имаме кога при пријавувањето на околностите значајни за оцена на ризикот, договарачот на осигурувањето намерно или ненамерно направил неточна или нецелосна пријава. Неточната, ненамерна или нецелосна пријава, може да биде откриена пред настапувањето на осигурениот случај или по настанувањето на истиот.

Кога неточноста или нецелосноста на пријавата е откриена пред настапувањето на осигурениот случај, осигурителот има право во рок од еден месец од дознавањето за неточноста или нецелосноста на пријавата да изјави дека го раскинува договорот или да предложи зголемување на премијата сразмерно со поголемиот ризик. Тогаш, по автоматизам, договорот за осигурување престанува да важи по истекот на 14 дена од денот кога осигурителот на договарачот на осигурувањето му ја соопштил својата изјава за раскинување на договорот. Ако пак договарачот на осигурувањето не го прифати предложеното зголемување на премијата, договорот се смета за раскинат според самиот закон по истекот на рокот од 14 дена од денот кога договарачот на осигурувањето го примил предлогот за зголемување на премијата.⁷⁰

Ако договорот за осигурување биде раскинат, а премијата на осигурувањето е платена за целиот период на осигурувањето, или за период и по раскинувањето, осигурителот е должен да го врати делот од премијата што отпаѓа на времето до крајот на периодот на осигурувањето.

Ако осигурениот случај настанал пред да е утврдена неточноста или нецелосноста на пријавата или потоа, но пред раскинување на договорот, односно пред постигнување на спогодба за зголемување на премијата, и

⁷⁰Агенција за супервизија на осигурување, (2014), „Прирачник за подготвување стручен испит за вршење на осигурително-брокерски работи“, Скопје, стр.114;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

надоместот се намалува во сразмер меѓу стапката на платените премии и стапката на премиите што би требало да се платат според вистинскиот ризик.⁷¹

Исто така осигурителот има право да го поништи договорот за осигурување поради неточни и непотполни податоци само ако се во прашање податоци кои суштествено влијаеле врз одлуката за склучување на договорот и условите за осигурување, а договарачот на осигурувањето таквите податоци ги дал намерно или со крајно невнимание. Меѓутоа, осигурителите го губат правото да го поништат склучениот договор, ако веќе ја надоместиле штетата која настанала.⁷²

Од правен аспект, битно за поништување на договорот е утврдување постоење на намера кај договарачот на осигурувањето (директна или евентуална умисла), како највисок степен на вина. Докажувањето на намерата е обврска на осигурителот. Ако договарачот на осигурувањето намерно направил неточна пријава или намерно премолчил некоја околност од таква природа што осигурителот не би склучил договор ако знаел за вистинската состојба на работите, осигурителот може да бара поништување на договорот. Договорот за осигурување склучен со намерно неточна пријава или намерно премолчена околност, толку значајна што до колку истата ја знаел осигурителот во време на склучување на договорот немало да склучи договор, е рушлив договор.⁷³

⁷¹Види член 965 од ЗОО: „(1) Ако договарачот на осигурувањето направил неточна пријава или пропуштил да го даде должното известување, а тоа не го сторил намерно, осигурителот може, по свој избор, во рок од еден месец од дознавањето за неточноста или нецелосноста на пријавата да изјави дека го раскинува договорот или да предложи зголемување на пријавата сразмерно со поголемиот ризик. (2) Договорот во тој случај престанува со истекот на 14 дена од кога осигурителот својата изјава за раскинување му ја соопштил на договарачот на осигурувањето, а во случај на предлог на осигурителот премијата да се зголеми, раскинувањето настапува според самиот закон ако договарачот на осигурувањето би го прифатил предлогот во рок од 14 дена од кога го примил. (3) Во случај на раскинување, осигурителот е должен да го врати делот од премијата што отпаѓа на времето до крајот на периодот на осигурувањето. (4) Ако осигурениот случај настапил пред да е утврдена неточноста или по тоа но пред раскинувањето на договорот, односно премијата, надоместот се намалува во сразмер меѓу стапката на платените премии и стапката на премии што би требало да се платат според вистинскиот ризик.”;

⁷²Дабовиќ А. Ј., Ibid, 2011, стр.78.

⁷³Види член 964, став 1 од ЗОО: „Ако договарачот на осигурувањето намерно направил неточна пријава или намерно премолчил некоја околност од таква природа што осигурителот

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

1.3. Правните последици од нецелосна пријава на осигурителот

Ваквите последици во повеќето случаи се поистоветуваат со правните последици кои настануваа во случај на неточна пријава, бидејќи одредбите од законот заеднички ги регулираат како последици од неточна или нецелосна пријава/податоци.

Правните последици во случај на нецелосна пријава од страна на договарачот на осигурувањето ќе се состојат во:

- дополнително, според точните околности на ризикот ќе се одреди висината на премијата на осигурување која треба да се плати на осигурителот;
- во одредени околности, осигурителот може да го раскине договорот.

2. Исклучоци од општото правило за неточноста или нецелосноста на пријавата на осигуреникот

Како што веќе наведовме низ дискусијата која ја направивме во однос на обврската на договарачот на осигурувањето, односно осигурениот за точност и целосност на пријавата, постојат и одредени исклучоци.

Имено, осигурениот ја нема оваа обврска доколку договарачот на осигурувањето го склучува договорот за сметка на неопределно лице. Во таквиот случај тој целосно ја презема одговорноста.

Освен тоа, санкции не се предвидени во случајот кога договарачот на осигурувањето, ненамерно внесува неточни/нецелосни податоци во пријавата за осигурување. Постапката која следува, веќе ја наведовме погоре во делот на правни последици од неточна пријава.

не би склучил договор ако знаел за вистинската состојба на работите, осигурителот може да бара поништување на договорот“. Под поимот ништовност се подразбира непостоење на еден од основните елементи на договорот за осигурување и негово прогласување за неважечки од страна на судот. Додека кај рушливоста, постојат сите основни елементи на договорот за осигурување. Договорот е рушлив доколку постојат сите битни елементи, а недостасува некој од небитните елементи, а тоа се: условот, рокот и налогот. Затоа што условот е небитен елемент во договорот за осигурување, а битни елементи се предмет, страни и предмет на договорот.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Исто така, постојат правни одредби кои ги регулираат случаите во кои договарачот на осигурувањето, односно осигурениот, треба да го известуваат осигурителот за одредени околности и тоа во кое време и по какви услови.

До колку определени околности кои се значајни за оцена на ризикот, кои договарачот на осигурувањето неточно ги пријавил или ги премолчил, а кои во моментот на склучувањето на договорот му биле познати или не можеле да му останат непознати на осигурителот, осигурителот не може да бара поништување на договорот поради неточноста на пријавата или премолчувањето (пример: кај договор за осигурување од пожар очигледно е дека до куќата осигурена од пожар повеќе години има бензинска пумпа со склад за гориво, а осигурителот приговара дека договарачот на осигурувањето не ја пријавил таа околност или приговара дека не бил известен дека куќата се затоплува на плин, а и целиот град или населба се грее на плин итн.). Исто така, доколку за неточноста на пријавените околности или нивно премолчување осигурителот дознал во текот на траењето на осигурувањето, а не ги користел законските овластувања, осигурителот не може да се повикува на неточноста на пријавата или на премолчување на околности значајни за настанување на ризикот и договорот предизвикува правни дејства.⁷⁴

3. Плаќање на премија на осигурителот

Обврска на осигурителот е да му издаде полиса на осигуреникот, а обврска на договарачот на осигурувањето, односно на осигуреникот, е да ја плати премијата. Начинот и времето на плаќање се од диспозитивен карактер, што значи дека зависи од волјата на договорните страни, но сепак се определуваат со самиот договор. Плаќањето на премијата, може да биде при

⁷⁴Член 967, став 1 и 2 од ЗОО: „(1) Осигурителот, кому во моментот на склучувањето на договорот му биле познати или не можеле да му останат непознати околностите што се од значење за оцена на ризикот, а кои договарачот на осигурувањето неточно ги пријавил или ги премолчил, не може да се повикува на неточноста на пријавата или на премолчувањето. (2) Истото важи во случај кога осигурувачот дознал за тие околности за време на траењето на осигурувањето, а не ги користел законските овластувања.”;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

склучување на договорот, при земање на полисата или на рати, но во согласност со утврдениот начин наведен во договорот.

Во делот пак на нечесноста на договорот во судската пракса, целосно платената премија или делумно платената премија, претставува спорен елемент во случај на настаната штета во однос на исплатувањето на осигурената сума. Дилемата во судската пракса е дали осигуреникот има право на надомест на целосна или делумна исплата на штета или пак воопшто нема никакво право на надомест, односно колкав би требало да биде износот на надомест доколку има право. Надоместот на штета во практиката претставува комплексна материја посебно од аспект на проценката на штета и тоа во делот на нематеријалната штета. Покрај горенаведеното, во овој сегмент практиката е нестандардизирана и ја наметнува потребата од усогласување на истата.

4.Известување на осигурителот за промените на ризикот

Со давањето на точни и целосни податоци за оценка на ризикот при склучување на договорот за осигурување, не завршува и обврската на договарачот на осигурувањето. За време на траење на договорот, осигуреникот ги има следните обврски:

- да води грижа за осигурениот предмет со внимание на добар стопанственик и да не презема ништо што би можело доведе до остварување на осигурениот ризик, а поради тоа настанување на загуба или оштетување на осигурениот предмет;
- да не презема дејствија кои би го оневозможиле осигурителот да го оствари регресното право спрема лицата што се одговорни за штетата ако таа настане, и
- да го известува осигурителот за сите промени што би настанале со промената на ризиците, како на пример, промена на патувањето, претоварување на стоката во друго превозно средство и слично.⁷⁵

⁷⁵Дабовиќ А. Ј., Ibid, стр. 77;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Според ваквите обврски кои ги има договарачот на осигурувањето, односно осигуреникот, забележуваме дека неговата обврска за известување на осигурителот за околностите кои можат да имаат влијание врз ризикот не завршува при склучувањето на договорот, туку тој мора да го известува и за сите промени кои настануваат потоа, а кои можат да извршат одредено влијание врз промена на ризикот. Меѓутоа, по однос на ваквата обврска која осигуреникот ја има по склучувањето на договорот за осигурување, во теоријата и праксата се среќаваме со повеќе различни мислења, и тоа за условите под кои осигуреникот е должен да го известува осигурителот, во кое време, кои околности кардинално влијаат врз зголемување на ризикот и слично. Имено, правната природа на осигурителниот однос, не ја наметнува обврската на осигуреникот да го известува осигурителот за сите промени кои влијаат врз зголемување на ризикот.

И за крај, обврските на договарачот на осигурувањето, односно осигуреникот, во однос на известување на осигурителот за околностите кои можат да влијаат врз тежината на ризикот, завршуваат со настанувањето на осигурениот случај, и тоа се:

- да го извести осигурителот или неговиот претставник за настанување на осигурениот случај, т.е. штетата;
- да преземе соодветни мерки со цел да не настане штета, односно да преземе мерки со кои штетата би била што помала;
- да постапува според упатствата на осигурителот;
- да преземе одредени дејствија со цел да обезбеди регресно право на осигурителот;
- да го извести осигурителот за настанатата штета;
- да ја утврди штетата на соодветен начин.

Глава 3.

III. Обврски на осигурителот според македонското право

1. Исплата на надомест или на договорена сума

Кога ќе настане осигурен случај, осигурителот е должен да го исплати надоместот или сумата определена со договорот во договорениот рок кој не може да биде подолг од 14 дена, сметајќи од кога осигурителот добил известување дека настанал осигурениот случај. Ако за утврдување на постоењето на обврската на осигурителот и на нејзиниот износ е потребно извесно време, овој рок почнува да тече од денот кога е утврдено постоењето на неговата обврска и нејзиниот износ. Ако износот на обврската на осигурителот не биде утврден во рокот кој е претходно определен, осигурителот е должен на барање од овластеното лице, да го исплати износот на неспорниот дел од својата обврска на име аванс. Се работи за законска обврска на осигурителот кој треба да исплати надомест во рок од 14 дена, Притоа, една од причините е да не дојде до избегнување на исплата или до застарување на обврската.⁷⁶

Осигурителот за да пристапи кон решавање и надоместување на штетата на осигуреникот, потребно е да бидат исполнети следните услови:

⁷⁶Види член 957 од ЗОО: “(1) Договорот за осигурување е склучен кога договарачите ќе ја потпишат полисата за осигурување или листата на покритието. (2) Писмената понуда направена на осигурителот за склучување на договор за осигурување го врзува понудувачот, ако тој не определил пократок рок, за време од осум дена од денот кога понудата пристигнала до осигурителот, а ако е потребен лекарски преглед, тогаш за време од 30 дена. (3) Ако осигурителот во тој рок не ја одбие понудата која не отстапува од условите под кои тој го врши предложеното осигурување, ќе се смета дека ја прифатил понудата и дека договорот е склучен. (4) Во тој случај договорот се смета за склучен кога понудата пристигнала до осигурителот.”;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

- ако меѓу осигурените ризици и настанатата штета постои взаемна (причинска) врска;
- ако осигурениот не е виновен за настаната штета;
- ако се исполнети сите услови, односно договорените одредби со кои се регулираат меѓусебните права и обврски меѓу осигурителот и осигуреникот;⁷⁷

Исклучување од обврската за исплата на надомест на штета има само во случаи кога штетата настанала по вина на осигуреникот. Во случај кога договарачот на осигурувањето, осигуреникот или корисникот на осигурувањето го предизвикал осигурениот случај намерно или со измама, осигурителот не е обврзан на исплата на надомест на штета или договорена сума.

На пример, во транспортното осигурување штетата нема да биде исплатена во случајот кога осигуреникот, односно договарачот на осигурувањето пријавил неточни или неправилни, недоволни податоци за стоката, неправилно амбалажирање, неправилно товарење, претоварување или истоварување, односно неправилно растоварување на стоката и слично.

Но, во случаите кога се исполнети сите услови од договорот за осигурување и осигуреникот постапил во согласност со своите обврски од договорот за осигурување, осигурителот е должен на осигуреникот да му ја надомести настанатата штета во рок од еден месец од денот на доставувањето на оштетното барање во целата потребна документација.

Одредбите од Законот за облигационите односи кои ја регулираат оваа обврска на осигурителот, се од императивна природа и предвидените рокови не можат да се продолжуваат. Единствено тие може да се променат само во интерес на осигуреникот да се скратат роковите. Така, ако осигурителот задоцни со исплатата, осигуреникот има право и на затезна камата.⁷⁸

⁷⁷ Дабовиќ А. Ј., Ibid, стр. 85;

⁷⁸ Види член 956, став 2 од ЗОО: „Отстапување од другите одредби, доколку не е забрането со овој или со некој друг закон, е дозволено само ако е во несомнен интерес на осигуреникот.”

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Надоместот, осигурителот на осигуреникот или на корисникот на осигурувањето, е должен да му го надомести во пари или во натура.⁷⁹

По добивањето на известувањето (пријавата) за настапувањето на осигурениот случај, осигурителот е должен веднаш да пристапи кон утврдување на последиците настанати од осигурениот случај. Вообичаено, видот и висината на штетата заедно ја утврдуваат осигурителот и осигуреникот. Доколку нивните мислења се идентични, се составува записник и се исплатува надомест на причинетата штета. Доколку мислењата на осигурителот и осигуреникот не се усогласат, оцената на штетата ќе им се препушти на вештаци од соодветната област (поединец или комисија). Доколку страните од договорот не се задоволни од вештачењето, своето право можат да го остварат пред надлежен суд. Надлежен е судот во местото на склучувањето на договорот за осигурување.⁸⁰

2. Дејство на осигурувањето

Договорот за осигурување произведува свое дејство почнувајќи од 24 часа на денот што е означен во полисата како ден на почетокот на траењето на осигурувањето, па сè до завршувањето на последниот ден на рокот за кој е договорено осигурувањето.⁸¹ Ова е мошне значаен момент бидејќи самите осигуреници мора да се запознаат со овој факт, бидејќи мислат дека осигурувањето почнува од моментот на склучување на договорот, па така ако

⁷⁹Член 953 од Законот за облигациони односи: Осигурителот е должен да му го исплати на осигуреникот или на некое трето лице надоместот, односно договорената сума или да направи нешто друго.

⁸⁰Дабовиќ А. Ј., Ibid, стр.106;

⁸¹Види член 978 од ЗОО: „(1) Ако поинаку не е договорено, договорот за осигурување произведува свое дејство почнувајќи од 24 часа на денот што е означен во полисата како ден на почетокот на траењето на осигурувањето, па сè до завршувањето на последниот ден на рокот за кое е договорено осигурувањето. (2) Ако рокот на траењето на осигурувањето не е определен со договор, секоја страна може да го раскине договорот со денот на стасаноста на премијата, известувајќи ја писмено другата страна најдоцна три месеци пред стасаноста на премијата. (3) Ако осигурувањето е склучено на рок подолг од пет години, секоја страна може по истекот на овој рок, при отказан рок од шест месеци, писмено да ѝ изјави на другата страна дека го раскинува договорот. (4) Со договорот не може да се исклучи правото на секоја страна да го раскине договорот како што е напред изложено.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

во самата полиса не е наведен овој факт, истиот мора да биде образложен на осигуреникот.

Со плаќањето на премијата (односно започнување со плаќање) е условен и почетокот на дејството на договорот за осигурување, односно од тој момент започнуваат обврските на осигурителот од договорот за осигурување. Ако е договорено премијата да се плаќа при склучувањето на договорот, обврската на осигурителот да го исплати надоместот, или сумата определена со договорот, почнува наредниот ден од денот на уплатата на премијата.⁸²

Ако рокот на траењето на осигурувањето не е определен со договорот за осигурување, секоја страна може да го раскине договорот со денот на стасаноста на премијата, известувајќи ја писмено другата страна најдоцна три месеци пред стасаноста на премијата.

Ако осигурувањето е склучено на рок кој е подолг од пет години, секоја страна може по истекот на овој рок, при отказан рок од шест месеци, писмено да ѝ изјави на другата страна дека го раскинува договорот.

Со договорот за осигурување, не може да се исклучи правото на секоја страна да го раскине договорот како што е напред изложено.

Одредбите на овој член на ЗОО, не важат за осигурувањето на живот.

Со овој член законот *in concreto* предвидува кога почнува дејството на осигурувањето, односно кога истото престанува. Овде се предвидени роковите во кои може да се раскине договорот за осигурување во случај истиот да е склучен на подолго време.⁸³

⁸²Дабовиќ А. Ј., Ibid, стр.105;

⁸³Овде се применуваат и одредбите од член 969 од ЗОО: „(1) Ако е договорено премијата да се плаќа при склучувањето на договорот, обврската на осигурителот да го исплати надоместот или сумата определена со договорот почнува наредниот ден од денот на уплатата на премијата.(2) Ако е договорено премијата да се плаќа по склучувањето на договорот, обврската на осигурителот да го исплати надоместот или сумата определена со договорот почнува од денот определен во договорот како ден на почеток на осигурувањето.(3) Ако договарачот на осигурувањето премијата што стасала по склучувањето на договорот не ја плати до стасаноста, ниту тоа го стори некое друго заинтересирано лице, договорот за осигурување престанува според самиот закон по истекот на 30 дена од кога на договарачот на осигурувањето му е вработено препорачано писмо од осигурителот со известување за стасаноста на премијата, но со тоа што тој рок да не може да истече пред да поминат 30 дена од стасаноста на премијата.(4) Во секој случај договорот за осигурување престанува според

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Последици од неисплата на премија:⁸⁴

Ако е договорено премијата да се плаќа при склучувањето на договорот, обврската на осигурителот да го исплати надоместот или сумата определена со договорот, почнува наредниот ден од денот на уплатата на премијата.

Ако е договорено премијата да се плаќа по склучувањето на договорот, обврската на осигурителот да го исплати надоместот или сумата определена со договорот почнува од денот определен во договорот како ден на почеток на осигурувањето.

Ако договарачот на осигурувањето премијата што стасала по склучувањето на договорот не ја плати до стасаноста, ниту тоа го стори некое друго заинтересирано лице, договорот за осигурување престанува според самиот закон по истекот на рокот од 30 дена од кога на договарачот на осигурувањето му е вработено препорачано писмо од осигурителот со известување за стасаноста на премијата, но со тоа што тој рок да не може да истече пред да поминат 30 дена од стасаноста на премијата. Во секој случај договорот за осигурување престанува според самиот закон ако премијата не биде платена во рок од една година од стасаноста.

3. Правните последици од отворањето на стечајната постапка врз договорот за осигурување

Договорот за осигурување, претставува комплексен договор, пред сè поради повеќестраноста на договорот, односно учеството на повеќе субјекти: осигурител, договарач на осигурувањето и осигуреник. Притоа, се јавуваат одредени потешкотии при разбирањето на односите кои се јавуваат помеѓу договорните страни при преносот на правните и економските ефекти од договорот.

Одредени правни дилеми и економски ризици се јавуваат во случај на отворање на стечајна постапка врз договарачот на осигурувањето, во којшто случај законодавецот предвидел дека секоја страна има право да го раскине

самиот закон ако премијата не биде платена во рок од една година од стасаноста.(5) Одредбите на овој член не се применуваат врз осигурувањето на живот.”

⁸⁴К. Чавдар, Закон за облигациони односи, со коментар, член 978 од ЗОО;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

договорот во рок од три месеци од отворањето на стечајната постапка. Во овој случај, во стечајната маса на договарачот на осигурувањето влегува дел од платената премија која одговара на преостанатото време на осигурување.⁸⁵ Право на раскинување на договорот во случај на стечај на договарачот на осигурувањето има и осигурителот.⁸⁶ Сепак неговиот интерес да го раскине договорот постои во случај кога премијата за осигурувањето сè уште не е платена. На тој начин тој ќе стекне статус на стечаен доверител, а договарачот на осигурувањето ќе треба да ја плати премијата.⁸⁷

Правните дилеми и економскиот ризик со кој се товари осигурителот во случај на отворање на стечајната постапка, произлегува од генералниот концепт на застапништво на договарачот на осигурувањето и осигуреникот. Договарачот на осигурувањето настапува во свое име, а за сметка на осигуреникот. Тој е договорна странка која што контрахира со осигурителното друштво. Неговата обврска да ги пренесе правата и обврските од договорот законодавецот ја предвидува преку решението содржано во делот кој го уредува договорот за комисион.⁸⁸ Попрецизно, побарувања кои произлегуваат од договорот на комисионерот со третите лице се третираат како побарувања на коминтентот од моментот на нивното настанување. Во поглед на прашањето за исплатата на надоместот по основ на остварен осигурен случај, законодавецот предвидел решение според кое договарачот на осигурувањето не може без согласност на осигуреникот (корисникот на осигурувањето) да бара обесштетување дури и кога ја има полисата во свои раце. Навидум постоечката дилема во овие две ситуации се решава преку примена на

⁸⁵Во случај на отворање на стечајна постапка врз договарачот на осигурувањето, осигурувањето се продолжува, но секоја страна има право да го раскине договорот за осигурување во рок од три месеци од отворањето на стечајот, во кој случај на стечајната маса на договарачот ѝ припаѓа дел од платената премија кој му одговара на преостанатото време на осигурувањето. – Ibid, стр.124;

⁸⁶Во случај на стечај на осигурителот, договорот за осигурување престанува по истекот на 30 дена од отворање на стечајот. – Ibid, стр.128;

⁸⁷Тушевска Б., (2012), „Правната судбина на долготрајните облигации по отворањето на стечајна постапка”, Штип, стр.11;

⁸⁸Договорите за осигурување на стока во прометот на сметка на налогодавачот, а во свое име најчесто ги склучуваат шпедитерите. Прашањата кои не се уредени со договорот за шпедиција се решаваат со одредбите на договорот за комисион. – Види повеќе во: Борис М., (1994), „Шпедиција и осигурување”, Нови Сад;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

наведените решенија. Како дилема останува решението од член 979/1 од ЗОО. Дали законодавецот го третира договарачот на осигурувањето како корисник на осигурувањето, или бил свесен дека се работи за различни лица, не е јасно. Она што е јасно од решението на одредбата е дека истата создава ризик од ненаплатување на премијата за осигурувањето во случај на отворање на стечај врз договарачот на осигурувањето.⁸⁹

⁸⁹ Тушевска Б., Ibid, стр.12;

Глава 4.

IV. Општите услови за работење на осигурителот според македонското право и практика

1. Поим на општи услови за работење во осигурувањето⁹⁰

Општи услови во осигурување на стока во превоз кои се среќаваат во македонското право, а воедно се применуваат и кај сите компании во нашата земја чија дејност е од областа на осигурувањето (сите 11 осигурителни компании кои се опфатени со истражувањето, работат според овие општи услови), се следниве:

1. Осигурително покритие;
2. Ограничување на осигурителното покритие;
3. Траење на осигурувањето;
4. Пријава на осигурувањето;
5. Осигурена вредност;
6. Премија на осигурување;
7. Обврски на осигуреникот при настанување на штета;
8. Осигурување на право на надомест кон трети лица;
9. Документација за оштетно побарување;
10. Висина на надомест на штета;

⁹⁰Иако оваа глава од магистерската тема ја именуваме како општи услови, нагласувам дека за потребите на темата која е предмет на анализа, потребно е да се напоменат и посебните услови. И општите и посебните услови се однесуваат на горенаведените елементи. Разликата е во предметот на осигурување кој се однесува на осигурување на: пари во превоз, осигурување превоз на селидбени предмети, осигурување превоз на живи животни, осигурување стока која надминува габарит, посебни услови за осигурување на возила кои се превезуваат на сопствен погон, осигурување од ризик самозапалување/одмрзнување на стока во превоз и сл.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

11. Исплата на надомест за штета;

12. Останати одредби.⁹¹

❖ ОСИГУРИТЕЛНО ПОКРИТИЕ

Според одредбите од овие Општи услови и според одредбите од посебните услови кои се наведени по самата полиса за осигурување, осигурителното покритие се однесува на осигурувањето на стоката со која осигурителот ја осигурува пратката во транспорт по копно, внатрешни води (реки и езера) или воздухоплови што подразбира вид на осигурување, како и трошоците кои се однесуваат за спасување (направени поради спречување или намалување на штетите покриени со осигурување) и придонес во генерална катастрофа.

Квалитетот на осигурителното покритие, зависи пред сè од конкуренцијата која постои на пазарот на страната на понудата.

❖ ОГРАНИЧУВАЊЕ НА ОСИГУРИТЕЛНОТО ПОКРИТИЕ

Во рамки на осигурителното покритие, кое го нуди осигурителот, постојат одредени ограничувања. На пример, тој во ниту еден случај осигурителот нема да го покрие оној дел од штетите кои настанале независно од транспортните опасности (на пр. вообичаен крш, расипување, истекување и сл.) во оној обем (процент) предвиден со прописи и/или пракса.

Ограничувањето на осигурителното покритие, всушност претставува метод преку кој осигурителот се заштитува од проблемите со кои може да се соочи во текот на работењето (морален хазард, негативна селекција и агентски проблем).⁹²

⁹¹Општи услови за осигурување на стока во транспорт, Инсиг осигурување, 2013 година;

⁹²Мицајкова В., (2012), „Потенцијалните слабости на системот на осигурување на депозити на РМакедонија”, Битола, стр.2;<http://www.mndbitola.mk/>, пристапено на 19.07.2015;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Во случај ако при склучување на осигурувањето е договорена франшиза, осигурителот нема да го земе во обзир одбитокот од претходната ставка од овој член, туку само договорената франшиза.

Делумната штета којашто настанала врз стоката, која паднала од бродската палуба и која подоцна е подигната од морето/водата, се надоместува без одбиток/франшиза.

Независно од опсегот на покритието, осигурителот нема да ја надомести штетата и трошоците кои се последица на следните случаи:

- а) зли намери или груба немарност на осигуреникот или неговите работници;
- б) скриени недостатоци и/или природни својства на самата стока;
- в) неправилно или недоволно пакување, неправилно товарење или недоволна заштита на пратката во превозното средство.
- г) неисправни или недоволни ознаки на стоката во однос на нејзините карактеристики (налепници, предупредувања, запишување на предупредувањата на превозниот документ и слично);
- д) избор на несоодветно превозно средство;
- ѓ) опасности поврзани со превоз на отворено транспортно средство;
- е) недавање на посебни упатства на превозникот во однос на брзината и сигурноста на превозот поради посебните својства на стоката;
- ж) неправилна или неточна декларација на неправилно предавање на стоката на превозникот;
- з) непридржување на националните или меѓународните прописи за трговија;
- и) воени дејствија, политички немири и штрајкови.

Со осигурување исто така, нема да бидат покриени штетите кои настанале бидејќи осигуреникот не го известил осигурителот за сите познати околности кои значително влијаат врз оценката на ризикот.

Освен тоа, осигурителот не покрива штети на пратки кои се во едно парче, а чиј облик и/или тежина ги надминува општите или посебно дозволените облици и/или тежини.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

❖ ТРАЕЊЕ НА ОСИГУРУВАЊЕТО

Осигурувањето има одреден рок на времетраење, односно период во кој има активно дејство. Всушност, осигурувањето започнува во моментот непосредно по товарањето на пратката на превозното средство, во местото кое е наведено во полисата за осигурување како место за испорака и трае цело време во текот на превозот со превозното средство кое исто така е наведено во полисата за осигурување. Осигурувањето престанува од моментот на истовар на стоката непосредно од превозното средство во местото наведено во полисата како крајна дестинација кај сите видови на превоз, стоката е осигурена и во текот на вообичаените попатни складирања, но не подолго од 30 дена.

❖ ПРИЈАВА НА ОСИГУРУВАЊЕТО

Многу важен дел од осигурувањето е пријавата. Осигурувањето настанува, односно осигурителот ги осигурува пратките врз основа на навремена пријава/понуда од страна на договарачот на осигурувањето која мора да ги содржи сите податоци кои се од големо значење за проценка на ризикот и склучување на осигурувањето.

Ако осигурителот, во рок од 48 часа од приемот на пријавата не го одбие осигурувањето, ќе се подразбира дека ја прифатил пријавата.

❖ ОСИГУРЕНА ВРЕДНОСТ

Секое осигурување има своја вредност, која уште се нарекува осигурена вредност. Имено, пратката е осигурена на износот кој го наведе осигуреникот во пријавата за осигурување (осигурена вредност).

Во износот на осигурената вредност може да бидат вклучени и реалните трошоци за превозот, царински трошоци, трошоци за осигурување и очекувана добивка, кои во пријавата за осигурување треба конкретно и поединечно да се наведат. Износите од претходната ставка може да бидат вклучени во осигурената вредност, а и во самата пријава за осигурување треба да се

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

наведе дека вредноста на пратката се зголемува за најмногу 10%, доколку при склучување на осигурувањето не се договори поинаку.

Осигурената вредност претставува горна граница на обврските на осигурителот и според неа се определува осигурителното покритие.

❖ ПРЕМИЈА НА ОСИГУРУВАЊЕ

Доколку не е поинаку договорено, осигуреникот е должен да ја плати премијата за осигурување при склучување на осигурувањето. Премијата на осигурување е цената која се плаќа за осигурувањето, односно цена која договарачот на осигурувањето/осигуреникот ја плаќа за ризикот. Тоа е и логично да биде така, бидејќи постои тесна врска помеѓу овие две битни категории во осигурувањето, односно тие секогаш се во правопрпорционален однос (повисок ризик – повисока премија).

Во литературата, во поново време како попрецизен израз за премијата се смета цена на осигурувањето, пред сè поради фактот што истата вклучува и други елементи (општи трошоци, сума на осигурување, време на осигурување) при пресметка на износот.⁹³

❖ ОБВРСКИ НА ОСИГУРЕНИКОТ ПРИ НАСТАНУВАЊЕ НА ШТЕТА

При настанување на штета, осигуреникот или негов ополномоштеник, мора заедно со превозникот да ја утврди причината и обемот на штетата.

Осигуреникот е должен да ги преземе сите мерки за спасување и спречување на понатамошна штета на осигурената пратка.

❖ ОСИГУРУВАЊЕ НА ПРАВО НАНАДОМЕСТ КОН ТРЕТИ ЛИЦА

Осигуреникот има обврска да ги преземе сите мерки за осигурување на право на побарување према трети лица. Ако осигуреникот не го направи тоа, а

⁹³Ibid, стр. 39;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

осигурителот поради тоа, докажано претрпи штета, осигуреникот може да го изгуби правото на надомест.

Ако осигурителот исплати надомест за штета или ја признае својата обврска за исплата на штетата, осигуреникот е должен со цесија да му ги пренесе на осигурителот своите права за побарувања кон трети лица.

❖ ДОКУМЕНТАЦИЈА ЗА ОШТЕТНО ПОБАРУВАЊЕ

Оштетното барање се поднесува по настанувањето на осигурениот случај. Најпрво, подносителот на оштетното побарување, мора да му докаже на осигурителот дека има право на надомест за штета од склученото осигурување (осигурен интерес) и дека штетата настанала на осигурената релација, во текот на траењето на покритието, како последица на една од осигурените опасности (ризичи) и во бараната висина и опсег.

Подносителот на оштетното побарување е должен да му приложи на осигурителот документација за обработка на оштетното побарување, во која се приложуваат:

- а) оригиналната полиса за осигурување;
- б) оригинални превознички документи;
- в) записник за настанатата штета, потпишан од превозникот и од примателот на пратката;
- г) наод/извештај од проценител, односно потврда за катастрофата.

Во посебни случаи, за потреби при обработка на штетата, осигурителот може да побара и друга дополнителна документација, како на пример:

- а) записник од судски вештак;
- б) записник од санитарни, пазарни и ветеринарни тела;
- в) докази за вредноста на пратката и висината на осигурените трошоци;
- г) доказ за висината на настанатата штета и трошоците и слично.⁹⁴

⁹⁴ Општи услови за осигурување на стока во транспорт, Кјуби осигурување, 2002ра година;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

❖ ВИСИНА НА НАДОМЕСТ ЗА ШТЕТА

Надоместот на штета се утврдува на следниот начин: При настанување на штета, осигурителот ја утврдува вистинската вредност на пратката според фактурираната вредност, или ако ја нема, според пазарната вредност на денот и во местото за испорака на пратката.

Ако осигурителот утврди дека вистинската вредност на пратката е поголема од вредноста пријавена во осигурување, ќе се исплати надомест во соодветен размер, кој одговара на вистинската вредност. Принципот од претходниот став се применува и за трошоците кои ги пријавил осигуреникот во осигурување во согласност со одредбата од член 5, став 2, од овие услови.

Притоа, надоместот на штетата, во никој случај не може да биде поголем од осигурената вредност, освен за трошоци за спасување, вештачења и утврдување на штета и придонес во евентуална генерална катастрофа.

Ако осигуреникот и осигурителот не можат да се сложат во однос на проценката и утврдувањето на штетата, односно висината на надоместот кој треба да се исплати по однос на осигурениот случај, меродавен ќе биде наодот на овластено лице или вештак.

❖ ИСПЛАТА НА НАДОМЕСТ ЗА ШТЕТА

По утврдувањето на висината на надоместот кој осигурителот треба да му го исплати на осигуреникот, се пристапува и кон негова исплата. Во однос на овој услов, осигурителот е должен да го исплати надоместот за штета во рок од 30 дена од денот на прием на сите документи, потребни за обработка на штетата.

❖ ОСТАНАТИ ОДРЕДБИ

Освен наведените одредби од Општите услови за осигурување, постојат и неколку други со кои се уредуваат прашањата кои не се опфатени погоре. Така, со останатите одредби се утврдува дека осигурителот не е должен да ја преземе оштетената или уништената пратка или нејзин дел.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Од друга страна, пак, правото на осигуреникот за надомест на штета врз основа на склучен договор за осигурување, застарува во рокови утврдени со општите прописи.

Важно е да се напомене дека полисата за осигурување со приклучени посебни услови и/или клаузули, има предност пред овие Општи услови, а запишаните услови во самата полиса имаат предност пред приклучените клаузули и овие Општи услови, доколку се спротивни по содржина.

2. Склучување на договорот за осигурување по концептот на прифати или откажи (атхезионен договор)

Договорот за осигурување по својот карактер е договор по пристапување. Склучувањето на овој договор е по концептот на прифати или откажи.⁹⁵ Специфика за сите договори базирани на ваквиот пристап, коишто во себе вклучуваат однапред подготвени општи услови, е неможноста на другата договорна страна да ја изрази својата волја во целост. Имено, другата договорна страна може или да ги прифати или одбие општите услови, но многу ретко може да преговара за поединечни одреди од општите услови. По правило, составувачите на општи услови (економски надмоќните субјекти) се во подобра почетна позиција, што се базира на нивната преговарачка позиција. Поради тоа, посебно внимание се поставува на изградба на механизми за заштита на договорните страни, при користење на општи услови на работење.⁹⁶ Еден од фундаменталните принципи на кои почива целокупното облигационо право и кое што се однесува на сите видови договори (вклучувајќи го и договорот за осигурување), е начелото на рамноправност на договорните страни. Ваквата констатација произлегува од решението содржано во општото учење на облигациите каде е предвидено дека „учесниците во облигационите односи се рамноправни“. Рамноправноста во услови на постоење на гиганти на

⁹⁵“Take it or leave it”- Прифати или откажи концепт, врз кој се заснова склучувањето на договорот за осигурување;

⁹⁶Коески Г., Кушевска Б., Спасески Д., (2013), “Општи услови на работење и нечесните договорни одредби кај договорот за осигурување”, стр.89;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

компаниј, експанзија на B2B договорите, и концентрацијата на капитал кај осигурителните компании често се доведува во прашање. Оваа практика посебно доаѓа до израз низ призмата на општите услови на работење. Оттука, се наметнува потребата од судска контрола над нечесните договорни одредби и заштита на послабата договорна страна. Со заштитата на послабата договорна страна се врши компензација на положбата во која таа се нашла при склучувањето на договорот каде што таа е сведена на позиција земи или остави (take-it-or-leave-it), со особено изразена доминација на едната од договорните страни која произлегува од нејзината економска моќ во конкретниот однос. Судската контрола е еден од механизмите на заштита која се рефлектира на поништувањето на договорите за осигурување во кое е утврдено неполноважна одредба или договор. Сепак, дејството на судската пресуда не се однесува на општите услови, па се поставува прашањето дали додека Агенцијата за супервизија на барање на послабата страна не ја актуализира ништовноста на конкретна одредба, во практика ќе егзистираат општи услови на штета на послабата страна. Ваквата практика на склучување на договорите постои во сите поединечни сообраќајни гранки, без разлика на спецификите во останатите делови на функционирање и тоа: *авионскиот, друмскиот, железничкиот и поморскиот транспорт.*

2.1.Склучување на договор за осигурување во авионскиот сообраќај

Воздушниот сообраќај започнал да се развива на почетокот на минатиот век. Посебно значење има во превозот на патници, додека во превозот на стока сè уште има скромна улога. Заради високата цена на превоз, погоден е за транспорт на најскапа брзорасиплива стока, а исто така и за транспорт на стока во реони и пунктови тешко достапни на останатите видови на сообраќај. Значајна предност на воздушниот сообраќај во однос на другите видови на транспорт е тоа што кај него, трошоците за објекти, уреди и експлоатација на

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

воздушните линии се неспоредливо помали. Предности на воздушниот патнички превоз се:⁹⁷

- голема брзина на превоз на патници и комфор при патувањето;
- разновидност во организацијата на патнички превози;
- пократки воздушни маршрути, во споредба со должината на сообраќајниците на останатите видови на транспорт; и
- економичност на времето на патниците, со висок квалитет на услуга.

Во поглед на идниот развој на превоз на стока кај овој вид на транспорт постојат две значајни карактеристики, и тоа: динамичен развој на носивоста и капацитетот на авионите и постојано зголемување на техничката брзина на авионите, а со тоа и брзината на превоз на стока. Меѓутоа, користењето на постојните можности во овој вид на сообраќај зависи, како од структурната преобразба на воздушниот транспорт, така и од останатите учесници во транспортната верига. При оцената на идните правци на развој потребно е претходно да се анализираат меѓусебните влијанија на многубројните директни и индиректни фактори кои влијаат врз овој развој.

Како и кај превозот на стока по друмски патишта и железници, така и во авионскиот сообраќај за вршење на работите од меѓународен превоз на стока, потребно е да биде склучен договор за осигурување во авионски сообраќај. Овој договор се склучува по концептот „прифати или откажи“, што значи дека условите за осигурување се дадени со одредбите наведени во договорот од страна на осигурителот/осигурителната компанија, а договаработ на осигурувањето/осигуреникот, може да го прифати договорот, а со тоа и условите кои се пропишани во него, или да не го прифати со што и не би настанало самото дејство на осигурување.

Според одредбите од овие Општи услови и според одредбите од посебните услови/клаузули наведени по полисата за осигурување, осигурителот ја осигурува пратката во транспорт по копно, внатрешни води (реки и езера) или воздухоплови.

⁹⁷Ibid, стр.68;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Воедно со ова осигурување се опфатени и трошоците за спасување кои се направени поради спречување или намалување на штетите покриени со осигурувањето и придонесот во генералната катастрофа.

Осигурителот во ниту еден случај не го покрива оној дел од штетите кои настанале независно од транспортните опасности (на пр. вообичаен крш, расипување, истекување и сл.) во оној обем (процент) предвиден со прописи и/или пракса:

- ако при склучување на осигурувањето е договорена франшиза, осигурителот нема да го земе во обзир одбитокот од претходната ставка од овој член, туку само договорената франшиза.
- независно од опсегот на покритието, осигурителот нема да ја надомести штетата и трошоците кои се последица на: налепници, предупредувања, запишување на предупредувањата на превозниот документ и слично;
- непридржување на националните или меѓународните прописи за трговија;
- воени дејствија, политички немири и штрајкови. Со осигурување не се покриени штетите настанати поради тоа што осигуреникот не го известил осигурителот за сите познати околности кои значително влијаат врз оценката на ризикот.

За разлика од осигурувањето на стока во поморски сообраќај каде што местото на товарање и истоварање претставува превозното средство – бродска палуба, овде кај авионскиот сообраќај место на товарање и место на истоварање не е превозното средство, авионот, туку самиот аеродром.

Осигурувањето во авионскиот сообраќај, условите според кои се склучува договорот се исти како и кај поморскиот сообраќај. Притоа, кај авионското осигурување, може да се склучи и флотен договор за осигурување доколку станува збор за поголема пратка на стоки за која се кристат повеќе воздухоплови за транспорт, односно ако сите воздухоплови припаѓаат на една флота, додека кај поморското осигурување се издава поединечна полиса и се склучува поединечен договор за превозот на стока на секој брод.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Полисата за осигурување во авионски сообраќај се издава само на име и може да се пренесува исклучително по пат на цесија.⁹⁸

2.2. Склучување на договор за осигурување во друмскиот сообраќај

Осигурувањето на стока во патниот сообраќај уште се нарекува и превоз на стока по друмски патишта.⁹⁹ Ова осигурување се склучува со договорот за превоз на стока по друмски патишта. Овој договор е таков договор врз основа на кој возарот се обврзува на стоката да изврши превоз со друмски транспортни средства од едно место до друго место. Транспортот се врши на територијата на друга држава. Корисникот на транспортот – испраќачот, се обврзува да му исплати одредена сума за извршената работа во вид на надомест¹⁰⁰. Како договор за меѓународен друмски превоз се смета и договорот според кој превозот на стока се врши меѓу две места на територијата на една држава и во случај кога седиштето на корисникот на превозот се наоѓа на територијата на друга држава. Меѓународниот превоз на стока во друмскиот сообраќај е регулиран со меѓународни спогодби. Позначајни од нив се две и тоа: Конвенција за друмски сообраќај, донесена во Женева 1949 год. и Конвенција за договор за меѓународен превоз на стока во друмски патишта ЦМР,¹⁰¹ донесена во Женева 1956 година.

Со Конвенцијата за договор за меѓународен превоз на стока во друмски патишта се регулираат сите основни прашања во врска со договорот за превоз во оваа област. Кога станува збор за транспорт меѓу држави кои ја ратификувале Конвенцијата, странките немаат право со своја волја да ги менуваат одредбите на Конвенцијата. Овие две конвенции се ратификувани и од нашата земја: Конвенцијата за правото е донесена во 1971 година, се однесува на незгодите во сообраќајот по копнените патишта. Во 1959 година е донесена и Царинската конвенција за меѓународен транспорт на стока врз

⁹⁸Ibid, стр.51;

⁹⁹Николовски А., Плавшиќ С., (1999), Статија: „Договор за превоз на стока по друмски патишта“, - Меѓународно трговско право – облигациони односи, јуни 99, Правник бр 86;

¹⁰⁰Антонијевиќ З., (1967), „Право спољне трговине“, Белград, Цит.дело, стр. 221-222;

¹⁰¹<http://www.jus.uio.no/>, (пристапено на 15.05.2015);

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

основа на карнет ТИР – Transport international par la route¹⁰² која е ревидирана во 1978 . Конвенција за договор за меѓународен превоз на стока во друмски патишта ја имаме ратификувано во 1997, а целта е воедначување на меѓународните прописи во друмскиот сообраќај.

Врз основа на овие конвенции се донесени и општите услови за осигурување во тогашната осигурителна компанија во Македонија ЗОИЛ „Македонија“ – (Заедница за осигурување имоти и лица). Подоцна, со осамостојувањето на Македонија од федерацијата, се донесени уставни промени кои овозможуваат либерализација на пазарот на осигурувањето што придонесува за отворање на повеќе осигурителни компании кои работат по истиот принцип до денес.

Договорот за меѓународен транспорт се склучува како резултат на изјава на волја на двете страни. Договорот се смета за склучен откако испраќачот ќе ја предаде стоката на возарот, па затоа овој договор претставува реален договор. Во исто време овој договор е неформален и атхезионен договор. Неформалноста произлегува од Конвенцијата ЦИМ и од Законот за договори за превоз во патниот сообраќај.¹⁰³

Според оваа Конвенција, најважен документ е товарниот лист. Со него се потврдува дека превозникот ја презел стоката за превоз и во исто време ги содржи условите според кои се врши превозот. Но, товарниот лист не мора да се издаде за да биде полноважен договорот. За друмски превоз издавањето на товарниот лист не е писмена форма за склучување на договор и не е obligatorно и не мора да се издава при секој превоз, освен кога тоа друмскиот

¹⁰²<https://www.iru.org/>, (пристапено на 15.05.2015);

¹⁰³ЦИМ, Закон за договорите за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр. 23/2013 и 156/2015)., Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр.55/2007 и 148/2011)., Закон за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр. 68/2004; 127/2006; 114/2009; 83/2010; 140/2010; 17/2011; 53/2011; 6/2012; 23/2013; 120/2013; 163/2013; 187/2013; 42/2014; 112/2014; 166/2014; 44/2015; 97/2015; 124/2015 и 129/2015). Одлуки на Уставниот суд на Република Македонија: У. бр. 160/2005 од 1 февруари 2006 година, објавена во „Службен весник на Република Македонија“ бр. 23/2006; У. бр. 22/2007 од 14 мај 2008 година, објавена во „Службен весник на Република Македонија“ бр. 64/2008; У. бр. 273/2009 од 10 ноември 2010 година, објавена во „Службен весник на Република Македонија“ бр. 152/2010 и У. бр. 66/2014 од 28 јануари 2015 година, објавена во „Службен весник на Република Македонија“ бр. 20/2015.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

превозник или испраќачот на стоката изречно го бара во моментот на приемот на стоката на превоз. Ова се применува и во нашиот правен систем.¹⁰⁴

Тоа значи дека непостоењето или губењето, или неисправноста на товарниот лист немаат никакво влијание на постоењето и содржината на договорот за друмски превоз на стока.¹⁰⁵

Товарниот лист е таков лист кој што се издава во три оригинални примерока,¹⁰⁶ од нив првиот примерок се предава на испраќачот, вториот ја следи стоката при превозот и му се предава на примачот на стоката, додека третиот примерок останува кај друмскиот превозник. Примероците се потпишуваат од страна и на превозникот и на испраќачот.¹⁰⁷

Кон товарниот лист мораат да се приложат сите оние документи кои се неопходни за непречено преминување преку граница на земјите низ кои се врши превозот. Овде се вбројуваат исправите за вршење на царински, ветеринарни, санитарни и други формалности.

Освен горенаведениот, кој е обичен непренослив товарен лист, друг лист товарен е преносливиот лист. Преносливиот товарен лист се издава по наредба или на доносител издаден од страна на превозникот, како резултат на договор помеѓу двете страни на договорот. Примерокот кој му се дава на

¹⁰⁴Види член 712 одЗОО: „Постоењето и полноважноста на договорот за превоз се независни од постоењето на товарниот лист и неговата точност”.

¹⁰⁶Види ЦМР, член 5: “(1) Товарниот лист ќе се издава во три оригинални примероци потпишани од страна на испраќачот и превозникот. Потписите можат да бидат отпечатени или заменети со печати на испраќачот и превозникот доколку тоа го дозволува законот на земјата во која е издаден товарниот лист. Првиот примерок ќе му се предава на испраќачот, вториот ќе ја следи стоката, а третиот ќе го задржи превозникот. (2) Кога стоката која се превезува, треба да се утовари во различни возила или е од различен вид или е поделена во различни групи, испраќачот или превозникот ќе има право да бара посебен товарен лист за секое употребено возило или за секој вид или количина на стока”.

¹⁰⁷Формата на товарниот лист е пропишана според ИРУ - Унија за меѓународен друмски сообраќај (Интернационал роад транспорт унион). Истата содржи битни и небитни елементи. Во битните елементи се вбројуваат име и адреса на испраќачот, име и адреса на превозникот, место и датум на утовар на стоката и место на определување на стоката, податоци за стоката, вид, број, тежина и слично; име и адреса на примачот; количина возарина и други превозни трошоци на пат со тие за други царински формалности, ознака дека превозот се врши според одредбите на конвенцијата. Како небитни елементи се сметаат податоците за трошоците кои треба да ги плати примачот за осигурување на стоката, за аванс, за рокот за извршување на превозот за превозниот пат и слично.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

испраќачот, мора да биде означен изречно дека се работи за пренослив товарен лист, додека на другите примероци од оригиналот мора да се означат дека таков лист пренослив е издаден. Ако товарниот лист гласи по наредба, тој се пренесува со индосамент,¹⁰⁸ додека товарниот лист кој гласи на доносител, истиот се пренесува со самиот чин на предавање.

Како договорни страни во договорот за превоз на стока во друмски сообраќај, се појавуваат испраќачот и превозникот. Примачот на стоката не претставува само учесник во овој договор, но сепак и тој има свои права и обврски. Предмет на овој договор секогаш претставува превоз на стока во надворешно-трговскиот промет, без разлика дали се работи за увоз, извоз или транзит на стока. Превозникот обично се јавува како физичко или правно лице или транспортно претпријатие кое со транспорт се занимава како со своја редовна дејност. Испраќачот и примачот можат да бидат пак било кое правно или физичко лице.

❖ **Обврски на превозникот**

Обврски на превозникот редоследно се следниве: да ја прими стоката на превоз, да ја чува стоката примена на превоз, да го изврши превозот на стоката, да постапува по дополнителни напатствија на корисникот на превозот, да ја предаде стоката на примачот.

Најпрво, превозникот треба да ја провери стоката, нејзината состојба, тежина, прием на стварите, достава на возило во одредено време и место за товарање на стоката. Иако обврската за товарање на стоката паѓа на испраќачот, а надзорот е обврска на превозникот.¹⁰⁹

Исклучување од одговорност на превозникот за неисправност на возилото има само во случај кога неисправноста на возилото која се покажала на патот и покрај однесувањето на превозникот со најдобро внимание, не можел однапред да се утврди при секој нормален и вообичаен преглед.

¹⁰⁸итал. in dorso, indosso на позадина, трг. пренесување на сите права од товарниот лист на друго лице со тоа што тој пренос се забележува на позадината на листот;

¹⁰⁹Ibid, бр. 86;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Превозникот е должен да обезбеди ново возило на свој трошок во случај кога ќе се утврди неисправност на возилото пред да биде натоварена стоката.

1) Со стоката која е примена на превоз превозникот има обврска да постапува како добар стопанственик се додека не ја предаде на примачот т.е. за цело време на транспортот водејќи сметка за ризиците на кои е изложена стоката и кои произлегуваат од природата на самата стока.

2) Следна обврска на превозникот е да го изврши превозот на самата стока. Предмет на договорот на осигурување претставува самиот превоз под што се подразбира извршување на превозот на соодветен начин во определен рок на определена траекторија, а во исто време да се однесува спрема стоката како совесен и добар стопанственик, како и други потребни дејствија неопходни да се изврши превозот – транспортот. Редоследот на превоз на стоката во случај на повеќе испраќачи е врз начелото на прв подносител. Предност има испраќачот кој прв поднел барање. Во случај кога траекторијата не е определена, превозникот има обврска да ја превезе стоката по најповолниот пат за таа стока, определен од природата на самата стока, најчесто определен со деловните обичаи. Исто така ако рокот не е определен, за испорака на стоката се смета времето кое е вообичаено за превоз на соодветната стока, земајќи го предвид видот на возилото и видот и должината на патот.

Рокот почнува да тече од моментот кога завршило товарањето притоа земајќи го предвид и дополнителното време за товарање. Рокот за превозот се смета за изминат кога настапил моментот на предавање на известувањето на примачот. Известувањето го дава превозникот како потврда дека стоката пристигнала во определеното место и дека е подготвена за предавање на примачот или во случај кога превозникот се обидел да ја предаде стоката на примачот.

3) Превозникот има обврска да постапува по дополнителните упатства на корисникот на превозот, сè додека товарниот лист не биде предаден на примачот. Корисникот пак има право да дава дополнителни упатства на превозникот за начинот на превоз на стоката. Ова право згаснува во моментот кога на примачот ќе му биде предаден вториот примерок од

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

товарниот лист. Измените во договорот може да се однесуваат на: враќање на стоката додека е уште во местото на преземањето, запирање на понатамошниот превоз на стоката, одложување на предавањето на стоката, предавање на стоката на друго место на истовар – попатно¹¹⁰. Ако настапи случај на околности од објективна природа кои ќе го спречат целосно или времено превозот на стока, превозникот е должен сам да му се јави на корисникот на превозот и од него да бара понатамошни инструкции.

❖ Обврска на предавање на стоката

Предавањето на стоката се врши во местото определено за предавање на стоката со самото предавање на примателот или на овластен имател на пренослив товарен лист. Исклучок е ако е направена измена на лицето на кое треба да му се предаде стоката. Примач може да биде корисникот на превозот, испраќачот или некое друго лице. Превозникот е должен да ја предаде стоката на примачот на имателот на преносливиот товарен лист (само во случаите кога листот е пренослив), а во случај да не е издаден пренослив товарен лист, да му се предаде на лицето кое со договор за превоз или на друг начин е определено за прием на стоката.

Кога стоката ќе пристигне на местото на определувањето, превозникот на примачот му издава примерок од товарниот лист, а примачот со свој потпис на истиот примерок потврдува дека го примил дупликатот на товарниот лист. Така ја презел обврската за исплата на побарувањата на превозникот кои паѓаат на негов товар. Право, пак, на примачот е да бара од превозникот предавање на дупликат од товарниот лист по пристигнувањето на стоката на местото на определување, како и предавање на самата стока која е предмет на превозот. Според ЦМР, товарниот лист се издава во три примерока. Кога товарниот лист е издаден во два примерока, превозникот е должен на примачот да го предаде примерокот кој патува заедно со стоката. Ако пак товарниот лист се издаде во повеќе од три примероци, секој примерок треба да се обележи со реден број.

¹¹⁰Дракшиќ М., Ibid. стр. 469-472;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

❖ **Одговорност на превозникот при превоз на стока по друмски патишта (одговорност на возарот)**

Превозникот одговара за стоката за време на превоз и негова одговорност е стоката за време на превозот да не се оштети, изгуби или да не стаса навреме.

Според ЗОО, превозникот е одговорен за губење или оштетување или недостаток на стоката што е земена на превоз и тоа од моментот на преземање на стоката, сè до моментот на предавање на примачот. Истото се однесува и за евентуална штета причинета со задоцнување на превозот и предавање на стоката на примачот.

Според ЦМР, пак, за изгубена пратка се смета пратката која не е предадена на примачот ниту по истекот на 30 дена од договорениот рок, но не подоцна од 60 дена од денот на предавањето на стоката на превоз, доколку нема никаков договор за рокот на испорака помеѓу превозникот и испраќачот. Надомест за ненавремено испорачување на стоката превозникот плаќа ако е поднесено барање од страна на испраќачот во рок не подолг од 21 ден по преземањето на стоката. Во случај кога рокот не е определен, се смета дека стоката треба да биде испорачана во еден разумен рок кој важи за еден уреден превозник. Превозникот е должен да ја плати пазарната или евентуално берзанската цена на стоката во местото и во времето на предавање на стоката на превоз.

❖ **Исклучување и ограничување од одговорност**

Исклучувањето или ограничувањето на одговорноста во поглед на евентуално настанатата штета може да биде договорно утврдено. Правниот основ за ваквата договорна концепција произлегува од општите одредби на ЗОО во делот на доверителовите права и должниковите обврски. Имено, во член 254 од ЗОО предвидена е можноста за ограничување и исклучување на одговорноста за евентуалната штета. Поконкретно, во член 254 став 3 законодавецот посебно ја утврдува можноста за ограничување на одговорноста

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

на превозникот, преку предвидување на можноста за определување на највисок надомест со кој што може да се товари превозникот. Иако станува збор за општа одредба, факт е дека согласно општите услови на работење на компаниите, токму овој член и *lex specialis* одредбите од делот за превоз го овозможуваат ограничувањето или исклучувањето на одговорноста на превозникот. Сепак, во контекст на ова прашање, од исклучителна важност е да нагласиме дека *lex specialis* одредбите за превоз од ЗОО се укинати.¹¹¹ Оттука, законски основ за исклучување на одговорноста нема, освен во делот на општите одредби дека во насловот на поглавјето е евидентирано исклучување, иако во рамки на содржината на одредбата се зборува само за ограничување на одговорноста.

Попрецизно, ова прашање не го уредуваат ниту посебните закони кои се однесуваат на превоз и тоа во: Закон за договорите за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр. 23/2013 и 156/2015)„, Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр.55/2007 и 148/2011)„, Закон за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр. 68/2004; 127/2006; 114/2009; 83/2010; 140/2010; 17/2011; 53/2011; 6/2012; 23/2013; 120/2013; 163/2013; 187/2013; 42/2014; 112/2014; 166/2014; 44/2015; 97/2015; 124/2015 и 129/2015)„, Закон за превоз на опасни материи („Службен лист на СФРЈ“ бр.27/1990 и 45/1990 и „Службен весник на Република Македонија“ бр.12/1993). Закон за изменување и дополнување на Законот за воздухопловството („Службен весник на Република Македонија“ бр.24/2007). Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр.92/2007). Согласно постојното важечко право

Во делот на исклучувањето на одговорноста, битно е да се истакне дека исклучувањето е во рамките на општите одредби од ЗОО и во рамки на општите услови за работење на трговските друштва. Во контекст на правилото за исклучување или ограничување од одговорноста, се наметува и прашањето

¹¹¹ Глава XVII ПРЕВОЗ и одредбите од членовите 704 до 741 престанале да важат со денот на влегувањето во сила на Законот за договорите за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр. 23/2013), односно од 22 февруари 2013 година.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

за ослободување од одговорност. Иако станува збор за дијаметрално спротивни концепти на одговорност (*едно е ослободувањето од одговорност по основ на закон, а друго е прашањето за исклучување или ограничување на одговорноста по основ на договор*), во контекст на ова прашање ќе ги елаборираме основите за ослободување од одговорност на превозникот по основ на закон. Имено, како што нагласивме, превозникот одговара по правилата на објективна одговорност. Ваквата констатација ја црпиме од фактот што посебните одредби на ЗОО во делот на превоз не предвидуваат правила за ослободување од одговорност. Оттука, повикувајќи се на општите правила и член 252 изречно истакнуваме дека превозникот може да се ослободи од одговорност ако докаже дека не може да ја исполни својата обврска, односно дека задоцнил со исполнувањето на обврската поради вонреден настан што се случил после склучувањето на договорот, а кој што не можел да го спречи, избегне или отстрани (виша сила).

Илустративно, во случај на виша сила (*vis major*) при губење или оштетување на стоката или природни недостатоци: мани на стоката кои може да настанат со: внатрешно расипување, течење, калирање, итн., превозникот може да се ослободи од одговорност доколку докаже дека не можел да ја исполни својата обврска. Значи, превозникот нема обврска да докажува дека нема вина на негова страна, за настанатата штета.¹¹²

Во насока на ова е и елаборирањето на В. Копар и С. Цариќ во врска со прашањето за одговорноста на превозникот. Имено, во своето дело истакнуваат дека превозникот е тој што одговара за губење или оштетување на стоката, како и за штетата причинета со задоцнување при превозот и предавање на стоката на примачот, освен кога ќе докаже дека штетата е причинета поради дејствие или поради пропуст на корисникот на превозот, својствата на стоката или други причини кои што не можело да се предвидат, отстранат, избегнат.

¹¹²Види ЦМР член 17 став 3, Член 727 од ЗОО

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Превозникот одговара според принципот на објективна одговорност, одговорност без оглед на неговата вина за причинета штета¹¹³. Ослободувањето од одговорност за штета на превозникот има и во ситуација кога стоката е превезена со несоодветно транспортно превозно средство, или несоодветна транспортна амбалажа, меѓутоа ваквите услови за транспорт се договорени помеѓу страните на договорот.

Ослободување од одговорност постои исто така кога имаме случај на настаната штета како последица на природни мани на стоката, ако штетата е настаната поради вина на корисникот на превозот при товарање, истовар, непотполни, неуредни и неточни ознаки на стоката, незаконски дејствија на шпедитерот или кое било трето лице – *посредник*. Прашањето за ослободувањето, ограничувањето или исклучувањето од одговорност е предмет на уредување на сите меѓународни конвенции за превоз, без разлика во која сообраќајна гранка го уредуваат транспортот на стока. Без да навлегуваме во темелна елаборација на секој од решенијата во поединечните меѓународни конвенции, истакнувам дека концептот на ограничување на одговорноста на превозникот е универзално прифатен концепт. Ова решение е содржано и во рамки на сите општи и посебни услови за работење на транспортните трговски друштва, давајќи им можност на превозниците да го ограничат обемот на својата одговорност, преку ограничување на висината на надоместокот на штета што настанала врз стоката на налогодавецот.¹¹⁴

Ограничување или исклучување на одговорноста не постои во случај кога штетата е резултат на намера или со грубо невнимание на превозникот. Ова решение е предвидено и во меѓународните извори на транспортно право и во ЗОО. Попрецизно, во член 254/2 од ЗОО каде е предвидено дека Одговорноста на должникот за намерата или крајното невнимание не може однапред со договор да се исклучи или да се ограничи.

Ако постои декларација за вредноста на стоката во товарниот лист, тогаш превозникот одговара за стварна штета, а највеќе до износот на

¹¹³В.Копар., С. Царик., „Уговори робног промета“, Цит. Дело, стр .356;

¹¹⁴Според ЦМР надоместот на штета за губење или оштетување на стоката не може да го надмине износот на 25 златни франци по килограм на бруто-тежина на стоката;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

обезбедувањето за уредна испорака на стоката ¹¹⁵ Одговорност од штета поради доцнење на стоката постои само кога на корисникот на превоз превозникот му нанел штета и ако истата се докаже. Највисок праг за надоместот на штета е до висината на возарината зголемена за каматата. ¹¹⁶

Според ЗОО, ¹¹⁷ превозникот исто одговара за губење или оштетување на пратката кои би се случиле од моментот на нејзиното преземање до моментот на нејзиното предавање, освен кога се причинети со дејствие на овластеното лице поради природните својства на пратката или други причини кои не можеле да се предвидат, отстранат, избегнат и слично.

❖ Обврски на испраќачот и примачот (права на превозникот)

Бидејќи претходно рековме дека овој договор е двостран договор, од истото произлегува дека она што е обврска на едната страна, во исто време претставува и право на другата страна, па така правата на превозникот во истовреме се и обврски на испраќачот, односно примачот. Како испраќач може да се јави осигуреникот, но тоа може да биде и трето лице, затоа е од особено значење да се утврдат правата и обврските на двете страни. ¹¹⁸

А) Обврска за предавање на стоката на превоз. Пред да биде предадена стоката на превоз, испраќачот е должен да направи повеќе дејствија. Така тој е должен да изврши бележење на стоката, нејзино пакување. Товарањето на стоката е обврска на испраќачот, освен ако со договорот не е поинаку договорено, односно дека тоа ќе го изврши самиот превозник. Испраќачот е должен во документите да ја декларира стоката на вообичаен начин, да ја опише нејзината стварна состојба, да даде упатства за ракување и превоз и сл. Истоварот го врши примачот, може да го изврши и друг само во случај ако така

¹¹⁵ Ibid, бр. 86;

¹¹⁶ Ibid, стр.246;

¹¹⁷ Види член 27 од ЗОО

¹¹⁸ Види повеќе во: Перовић С.м (главни редактор): Коментар Закона о облигационим односима, I књига, Београд, 1995;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

е договорено помеѓу превозникот и испраќачот. Испраќачот е должен да го одреди местото на истовар.

Б) Обврска за предавање на документи. Ако според договорот испраќачот треба да го предаде товарниот лист, во него е должен да ги наведе сите задолжителни елементи. Исто така тој е должен да му ги предаде на возарот сите други потребни исправи потребни за предавање на стоката на примачот, пример: царински документи, ТИР карнет и сл.

В) Обврска за плаќање на превознина. Висината на превознината се определува врз основа на договор помеѓу страните во транспортот. Таа исто така може да биде определена и врз основа на тарифник. За да дојде до плаќање на превознината, превозот мора да биде извршен во целост во местото на определување и да биде ставена на располагање на примачот или на друго овластено лице. Во случај кога превозот е извршен делумно, тогаш и превознината се плаќа делумно, сразмерно на делот на извршениот транспорт. Во случај кога за тоа е одговорен корисникот, превозникот има право на целосна превознина.

Обврската за плаќање, ако поинаку не е договорено со договорот за превоз, ја плаќа примачот. Плаќањето може да го изврши и друг ако така е договорено со договорот за превоз или така е определено во товарниот лист.

Г) Обврска за надомест на трошоците. Трошоците за превоз обично во пракса спаѓаат во трошоците за транспорт, па така некои посебни трошоци не се плаќаат дополнително.

Како дополнителни трошоци кои може да се надвор од износот на возарината, се трошоците направени за барање на напатствија од страна на превозникот. Испраќачот може да назначи дека дел од трошоците ќе ги плати примачот, но не е исклучена можноста и превозникот да бара од испраќачот да му надокнади дел од вонредните трошоци.¹¹⁹

¹¹⁹ Ibid, стр.223-227;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

❖ ТИР карнет

ТИР карнетот е таков документ кој се користи во меѓународниот превоз на стока по друмски патишта. Според него, стоката која што се превезува, царински се прегледува само двапати и тоа еднаш при товарањето и подоцна при истоварот на стоката. Таа единствено може да биде подложена на вонреден царински преглед во случај кога станува збор за основано сомневање за криумчарење или некое друго кривично дело. ТИР карнетот е многу корисен во современите економии, поради тоа што ги минимизира формалностите при минување на границите и го забрзува прометот со стоки. Услов за издавање на ТИР карнет е членство во Меѓународното здружение на превозници, организација во која се зачленети речиси сите национални организации на превозници во Меѓународната унија за транспорт по друмски транспорт IRU. Улогата на оваа организација е да преземе гаранција за превозникот на кого е издаден карнетот дека стоката ќе ја предаде во целост, што значи под неоштетен печат на определено одредиште – царинарница во определен рок. Самиот карнет претставува книга во која се содржани податоците за издавачот, негово име, податоци за превозникот, царински документ за возилото, појдовна царинарница на стоката, одобрение за возилото, како и попис на содржината на стоката и нејзина вредност. Карнетот е составен од толку примероци од колку што поминала граници стоката во превоз. Тој има жиг, печат на секретарот на меѓународната организација под чие овластување се издава карнетот.

За секое патување се издава засебно ТИР карнет. На секоја граница се одзема по еден од листовите на книгата, а на следниот лист се става печат. Позадината на карнетот содржи изјава на емецот и превозникот дека превозот ќе биде извршен според преземените обврски и во согласност со позитивните законски прописи. Друга предност на ТИР карнетот е тоа што со него сите други царински формалности, како што е ветеринарниот преглед на стоката која се превезува да се сведе на минимум како резултат на примената на самиот карнет.¹²⁰

¹²⁰Ќуровиќ Р., (2008), „Меѓународно привредно право“, стр. 330-331;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

ТИР конвенцијата кај нас, според нашиот Закон за супервизија на осигурувањето, се применува од 1993 година од кога е прифатена и самата конвенција, а од 1994 година се применува најпрвин од страна на „Македонија сообраќај“, а сега и од осигурителните компании. Во Македонија годишно се издаваат околу 14-15000 ТИР карнети, со средна вредност од 40.000 до 60.000 евра. Од оваа година се воведува и шестлистен ТИР карнет. Практично, со новиот ТИР карнет треба да се овозможи високо конкурентна цена во споредба со цената за транзит и финансиската гаранција во рамки на конкурентниот Т-систем, што ја обезбедуваат шпедитерите или царинските брокери.

Користењето на овој шестлистен ТИР карнет, како и на другите типови ТИР карнети, има предност и во одржување комерцијална доверливост во работењето на транспортните компании, не откривајќи ги доверливите комерцијални податоци на потенцијалните конкуренти. Новиот ТИР карнет, исто така, овозможува брза проценка на ризик, благодарение на електронската потврда за завршување на ТИР транспортот преку Safe TIR – систем.

ТИР системот е создаден за да се олесни трговијата и транспортот, а истовремено и да се имплементира меѓународен хармонизиран систем на царинска контрола, што на ефективен начин го заштитува приходот на секоја земја низ која се превезува стоката. Системот досега има 68 земји-потписнички на четири континенти.

Во последните десет години бројот на ТИР карнети издадени на годишно ниво изнесува околу три милиони, а АМЕРИТ годишно издава 26.000 ТИР карнети. Во 2012 година ТИР карнети се издадени на 610 транспортни фирми. Најмногу ТИР карнети се користат за превози од Турција за Македонија и од Турција за земјите на ЕУ, од Македонија за Турција, Италија и Англија, додека од земјите на ЕУ за Македонија најмногу се користат од Грција, Германија, Италија и Австрија.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Право на залог, право на ретенција

Превозникот може да користи право на ретенција¹²¹, т.е. на залог, а единствено додека е во состојба на располагање на стварите. Заради обезбедување наплата на надоместот за превоз и на нужните трошоци што ги направил во врска со превозот, превозникот има право на залог над предметите што му се предадени заради превоз и во врска со превозот, додека ги држи или додека има во раце исправа со помош на која може да располага со нив¹²².

Кога во извршувањето на превозот учествувале повеќе превозници, еден по друг, нивните побарувања во врска со извршувањето на превозот се обезбедени, исто така со овој залог и последниот превозник е должен, ако товарниот лист не содржи нешто друго, да ги наплати сите побарувања според товарниот лист. Побарувањата на поранешниот превозник, како и неговото право на залог, преминуваат според самиот закон врз подоцнежниот превозник кој му ги исплатил тие побарувања. Истото важи и ако превозникот ги исплати експедитеровите побарувања.

❖ Надлежно право со кое се регулираат односите од договорот за друмски превоз на стока

Општото колизионо правило *Locus regit actum*¹²³, се применува во случај кога не дошла до израз автономијата на волјата на страните на формата на овој договор и има значење со местото на склучување на договорот. Се

¹²¹ Ретенција (lat.) Retentio - задржување, скратување, одбивање за себе од некоја сума, право на задржување на стварите до конечна исплата на долгот, Ibid, str.24;

¹²² Николовски А., Плавшиќ С., Договор за превоз на стока со железница, Правник, 2006.

¹²³ *Locus regit actum* – Место на кое се уредува чинот, место на кое е склучен договорот. Ова правило се применува кога обврските во поглед на нивната солемнизација се извршуваат со владеењето на *Locus Legit Actum*, во однос на начинот на нивното извршување и почитување на законот на местото на нивните перформанси. - Anderson, W., *Ballentine's Law Dictionary*, 3rd Ed. (Rochester: LCP, 1969), стр.752;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

применува правото на земјата каде што е склучен договорот за да може да се регулира превознината, роковите на превозот, превозниот пат, можноста за располагање со стоката од страна на испраќачот за време на превозот, последиците кои ќе настанат поради прекин на превозот, одговорноста што ја има превозникот, како и клаузулите кои се однесуваат на исклучување од одговорност.¹²⁴ Кога станува збор, пак, за местото и условите за издавање на стоката, начинот за настанување на приговорите, роковите, оштетувањето на стоката, утврдувањето на причините за настанување на штетата на стоката во превоз, правото на залога или ретенција кога возарината ја плаќа примачот, се применува позитивното право на земјата во која е одредиштето. Според нашиот закон за решавање на судири на закони со прописите на другите земји, овој договор го предвидува како надлежно право местото каде во време на приемот на понудата се наоѓало пребивалиштето, односно седиштето на превозникот.¹²⁵

2.3. Склучување на договор за осигурување во железничкиот сообраќај

За потребите на меѓународниот транспорт на стока се пристапува кон склучување на договор за осигурување во железничкиот сообраќај. Како и останатите договори за осигурување кои беа објаснети погоре и овој договор се заснова на концептот „прифати или откажи“.

На самиот почеток, да напоменеме дека поради природата на превозот кој што најчесто е користен во меѓународниот промет (поради габаритот и цената), се појавила потреба за унификација на националните закони кои се применуваат во железничкиот промет. За таа цел се донесени повеќе меѓународни конвенции кои имаат широка примена, како во меѓународното, така и во националните законодавства и воедно ги изедначуваат

¹²⁴Totterman, R.E.B., (1953), "Functional Bases of the Rule Locus Regit Actum in English Conflict Rules", 2 [ICLQ](#) 27, стр.124;

¹²⁵Николовски А., Плавшиќ С., Статија: „Договор за превоз на стока со железница“, - Граѓанско право, Облигациони односи – мај.99, Правник бр.85;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

меѓународните превози и овозможува сигурност во извршувањето на склучените договори.

Во домашниот правен промет, договорот за превоз на стока во железница се дефинира како:

Договорот за превоз на стока со железница претставува таков договор со кој железницата се обврзува за одреден надомест (превознина) на испраќачот да му ја пренесе стоката на одреден правец за одредено време, во исправна состојба и истата да му ја предаде на примачот.¹²⁶

Во меѓународното право договорот за превоз стоката во меѓународен промет е познат како договор со кој една странка (железницата) се обврзува да изврши превоз на стоката која ѝ ја предала другата странка (испраќач на стоката) од испратната во одредишната станица која се наоѓа во некоја друга земја и да ја предаде на одредено лице (примач на стоката).¹²⁷ За да има третман на меѓународен промет, превозот мора да се одвива низ најмалку две држави.

Превозот на стока со железница е регулиран со повеќе меѓународни конвенции. Тоа се :

1. Меѓународна конвенција за превоз на стока со железница т.н. CIM (Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer);
2. Меѓународна конвенција за превоз на патници и багаж со железница т.н. CIV (Convention international concernant le transport des voyageurs et des bagages par Chemins de fer), и
3. Конвенција за меѓународен железнички превоз т.н. COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires).

Првите две конвенции се ревидирани неколку пати и истите се ратификувани од нашата држава.¹²⁸ Освен овие, можат да се споменат и други

¹²⁶ Николовски А., Плавшиќ С., Ibid, бр.85;

¹²⁷ Николовски А., Плавшиќ С., Ibid, стр. 195;

¹²⁸ Првата конвенција се однесува на превозот на стока со железница, правата и обврските на железницата во однос на стоката во меѓународниот транспорт. Во 1980 година во Берн е донесена конвенцијата COTIF која што е составена од четири дела и тоа во првиот дел е опфатена самата организација на работа како што се органи, арбитража, клаузули. Вториот

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

конвенции кои се однесуваат на железничкиот превоз. Такви се : СГМС – Спогодба за меѓународен превоз на стока на источните земји¹²⁹ и СМПС – Спогодба за меѓународниот превоз на патници и багаж со железница донесена истата година. Македонија од 1993 година е членка на Меѓународната унија на железници - UICE.

❖ Склучување на договорот

За да биде склучен овој договор, потребно е да биде исполнет условот: Стоката да биде примена на товар од страна на железницата заедно со товарниот лист. Приемот на стоката се докажува со тоа што на товарниот лист му се става жиг и задолжително дата на прием на стоката. Жигот се става во местото на товарање на стоката, односно во станицата на товарање на стоката.

Жигот претставува доказ за склучување на договорот за превоз (ЦИМ). Со склучувањето на овој договор железницата се обврзува да ја прими на превоз стоката на испраќачот. Овој договор е реален договор, бидејќи за негово склучување се бара реална состојба, односно предавање на стоката на железницата и издавање на товарна исправа – товарен лист. Но, и ако нема товарен лист, договорот сепак ќе се смета за склучен и полноважен. Овој договор уште е и формален договор и атхезионен договор (по пристапување), бидејќи општите услови на договорот однапред се определени и познати.

Битни елементи на договорот се:

- Страни на договорот;
- Предмет на договорот;
- Превознина.

дел содржи протоколот за привилегии и имунитет на организацијата, третиот и четвртиот дел се составени од додатоци. Во додатокот А Единствени правила за меѓународни договори за превоз на патници и багаж со железница CIV, во додатокот Б се наоѓаат правила кои се однесуваат на превозот на стока со железница CIM – види Драшкиќ М., (2006), „Годишен зборник на Правен факултет – „Јустинијан Први“, Скопје. Оваа конвенција е ратификувана од нашата земја 1985 година.

¹²⁹СГМС - Спогодба за меѓународен превоз на стока на источните земји, донесена 1960, ревидирана 1964, 1965;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Небитни елементи на договорот се: Начинот на превозот, одредбите кои се однесуваат на превозната рута или пат, или траекторија, обезбедување на испораката (целосно навремено и точно испорачување на стоката), известување на примачот за пристигнатата стока на истовар и слично.

Како **страни** на овој договор се појавуваат испраќачот на стоката од една страна и железницата од друга страна. Железницата се јавува како превозник од една страна и испраќачот на стоката кој во исто време може, но не мора, да биде сопственик на стоката.

Во случај испраќачот да не е сопственик на стоката, примачот на стоката е трето лице и во таков случај овој договор се појавува како договор во корист на трето лице.

Предмет на овој договор е превозот на стоката. Бидејќи стоката се пренесува со железница, литературата познава две места значајни за превозот на стока. Тоа се почетната точка или т.н. отпремна станица од каде стоката се испраќа и крајна точка на превозот т.н. упатна станица до каде стоката се испраќа. Цената на превозот се нарекува возарина. Тоа е надомест кој што испраќачот или примаќот му го плаќа на превозникот за извршениот превоз. Возарината може да биде определена спогодбено помеѓу договорните страни. Но, во пракса вообичаено се применуваат тарифници.

По самото склучување на договорот, односно предавањето на стоката на товарање, започнуваат правата и обврските на договорните страни.

Железницата како договорна страна се обврзува да: да ја прими стоката на превоз, да ја чува стоката, да ги почитува роковите за испорака на стоката, да ја транспортира стоката од отпратна до упатна станица, да ја предаде стоката на примачот.

- **Да ја прими стоката на превоз**

Железницата ја прима на превоз сета стока што ѝ ја дава испраќачот, а која ги исполнува условите за превоз. Ја товари стоката вагонски ако поинаку не е определено, ја одредува тежината на стоката ако е потребно, обезбедува правилно товарање и заштита при превоз на стоката и сл.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

- **Да ја чува стоката**

Железницата за време на превозот на стоката е должна спрема неа да се однесува како добар стопанственик. Тоа значи дека треба да се грижи стоката да не се оштети или изгуби целосно или делумно за време на транспортот, од моментот на преземањето на стоката до моментот на нејзино предавање на примачот.

- **Да ги почитува роковите за испорака на стоката**

Во договорот за превоз на стоката може да биде назначен рокот за кој стоката треба да биде превезена и истиот треба да се почитува од страна на превозникот. За непочитување на роковите од страна на железницата, таа ќе одговара за причинета штета на стоката и за задоцнување. Ако рокот не предвиден во договорот, тогаш за време потребно за превоз на стоката ќе се применуваат роковите предвидени во ЦИМ конвенцијата, односно роковите предвидени со националното законодавство. Превозот со железница може да биде брзовозен и споровозен. Па така, ако станува збор за брзовозен превоз, рокот за отпрема на стоката е 12 часа, а за споровозен превоз се смета 24 часа од полноќ на денот на кој е примена стоката. Рокот трае само еднаш и нема исклучоци кога треба да се превезува со повеќе од една железница. Роковите не се сметаат само за времето потребно за царински или административни формалности, проверка на стоката, прекин во сообраќајот. Роковите можат да бидат продолжени во случај кога доаѓа до промена на договорот за превоз додека трае превозот или ако стоката бара посебни услови за превоз.¹³⁰

Испораката се смета за извршена во рок кога пред истиот да истече е известен примачот за доаѓањето на стоката или истата е ставена на негово располагање.¹³¹

¹³⁰ Драшкиќ М., (2006), „Годишен зборник на Правен факултет „Јустинијан Први“, Скопје, стр. 459;

¹³¹ Ова е важно да се нагласи кај роковите, бидејќи формалностите околу царинењето на стоката ги врши царината посебно ако во товарниот лист е назначено франко-царина тогаш железницата царината може да ја изврши во време и место по свој избор или во текот на превозот на стоката или во упатната станица, но испраќачот може да има увид во царинењето на стоката или да обезбеди свој застапник. Доколку е договорено да се изврши царинењето во упатната станица, примачот има право сам да ги заврши формалностите околу царинењето на стоката.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

- **Обврска на железницата да ја превезе стоката**

Обврската за превоз на стоката значи да ја превезе стоката од почетната до упатната станица. Доколку во товарниот лист е одреден патот по кој се врши превозот од страна на испраќачот, стоката се испраќа по тој пат. Доколку не е назначено по кој пат ќе се превезува стоката, таа ќе се превезува по оној пат кој ќе биде најповолен за испраќачот. Секое отстапување од назначениот или пропишаниот пат кој не е по вина на испраќачот, е на товар на превозникот-железницата. Според ЦИМ – конвенцијата, оставено е правото на превозникот – железницата, да одлучи дали во случај на пречки во превозот ќе бара мислење од испраќачот или сама ќе одлучи кој алтернативен пат да го избере. Ако постојат повеќе пратки, се применува правилото на првенство кој прв ја доставил пратката кај превозникот, таа пратка прва се превезува, освен ако со закон поинаку не е определено.

- **Постапување по дополнителни налози**

Железницата е должна да постапува по дополнителни налози на испраќачот или примачот. Како дополнителни налози на испраќачот или примачот се барањата стоката да биде задржана во некоја попатна станица во текот на превозот, барање за враќање на стоката во отпратната станица, но пред да отпочне превозот, да се промени упатната станица, да се предаде стоката на друг примач и сл. За да бидат овие налози валидни, потребно е истите да бидат наведени во самиот товарен лист и копија од истиот со налогот/налозите да биде предаден заедно со стоката на превоз на железницата.

Железницата како превозник не е обврзана овие налози да ги спроведе ако тие не се дадени во писмена, пропишана форма, ако истите може да бидат причина за пореметување на сообраќајот, ако не се исплатени трошоците за нивно извршување, а кои паѓаат на сметка на испраќачот, односно примачот или ако постојат законски пречки.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

- **Предавање на стоката**

По извршување на превозот, обврска на железницата е предавање на стоката на примачот. Стоката заедно со товарниот лист се предава на примачот. Лицето кое ја прима стоката, треба да се легитимира како овластен примач на стоката. Ова е особено значајно бидејќи, ако железницата ја предаде стоката на неовластено лице, ќе се смета дека испораката не е извршена, односно стоката не е предадена на примачот и превозникот – железницата, ќе одговара за надомест на штета на испраќачот.

Ако пак примачот, и покрај тоа што стоката е донесена навреме и во целост не сака да ја прими, превозникот е должен да го извести испраќачот. Ако пак постојат оштетувања на стоката, примачот може да одбие прием на истата и покрај тоа што го зел товарниот лист и ги платил трошоците за превоз, сè додека не се утврди висината на настанатата штета на стоката. Превозникот е должен да направи записник за оштетената стока, без разлика дали е оштетена делумно или целосно или пак е изгубена делумно/целосно. Во товарниот лист може да стои условен налог од страна на испраќачот на стоката, доколку не може да се изврши прием на стоката од страна на примачот, истата да се врати на испраќачот. Во случај да не постои условен налог во товарниот лист, а стоката не може да се врати, а стоката е подложна на калирање или расипување, превозникот може истата да ја продаде на јавна продажба и од неа да си ја наплати возарината, а остатокот да му го стави на располагање на испраќачот.

3. Институтски клаузули

Во поморското осигурување, но и воопшто во транспортното осигурување на стоката кога се работи за надворешно трговски операции, постојат посебни правила за извршување на овие видови на работи врзани за организацијата на транспортот, вклучувајќи и осигурување на стока во транспорт.¹³²

¹³²Види повеќе во: Гавровска П., Дескоски Т., Меѓународно приватно право, Скопје, 2011;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Во меѓународниот транспорт на стока, на волјата на договорните страни е оставено да се изјаснат за начинот на транспорт што опфаќа избор на видот на транспортното средство кое ќе се користи за транспорт на стоката, начинот на плаќање на возарината, изборот на судот во случај на спор и слично. Ова значи дека преземените дејствија на договорните страни при склучувањето на договорот имаат диспозитивен карактер и се темелат на автономијата на волјата на страните во договорот, како и изборот на начинот на осигурување кое уште се нарекува (Freedom of Transport Insurance). Но, освен ваквата ситуација, постојат и земји кои сакаат договорните страни да ги ограничат во изборот на овие дејствија и со тоа прават одредени ограничувања во таа насока кои важат на ниво на националната економија.

Токму поради таа причина, во праксата се појавува потреба од стандардизација на начинот и условите во меѓународен транспорт на стока, како и за поедноставување на дејствијата врзани со меѓународниот транспорт, така и поради поголема правна сигурност.

За таа цел постојат транспортни клаузули кои се однесуваат на осигурувањето. Најприменувани се клаузулите на Меѓународната трговска комора од Париз, уште познати како „Инкотермс правила“, кои потекнуваат од далечната 1936 година, а истите понатаму се ревидирани повеќепати, вообичаено на секои 10 години. Денес се применуваат Инкотермс клаузулите од 2010 година.

Од аспект на осигурувањето, клаузулите се делат по следниов критериум:

1. Според видот на транспортот постојат: поморски, воздушен и копнен железнички;
2. Клаузули кои регулираат цела транспортна операција познати во меѓународната пракса како: Door to Door ili Warrehouse to Warrehouse, независно со какви транспортни средства се одвива превозот.

Станува збор за огромен број клаузули кои при секоја наредна ревизија се зголемуваат, односно се додаваат нови. Во продолжение ќе ги објасниме накратко, а повеќе внимание ќе посветиме на оние кои најчесто се користат во

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

меѓународниот промет на стоки. Такви се ЦИФ клаузулите кои се применуваат кај увозот и ФОБ кои се применуваат кај извозот.

Како што кажавме и погоре, Меѓународната трговска комора во 1936 година во Париз ги признала меѓународните трговски правила Инкотермс (Incoterms), кои оттогаш, па наваму, претставуваат клаузули кои се користат во регулирање на меѓународниот превоз на стока и главно се однесуваат на регулирање на ризикот и трошоците помеѓу купувачот и продавачот.

Значењето на овие клаузули кои се применуваат во меѓународниот превоз на стока е големо, посебно ако се земе предвид дека преку Инкотермс се уредуваат следните прашања:

- Обврските врзани за предавање на стоката (во складиште на првиот превозник) или пак на некое трето место;
- Обврските врзани за обавување на царинските формалности;
- Обврските врзани за осигурување на стоката во превозот;
- Обврски врзани за прибавување на превозно средство;
- Обврски врзани за прибавување на посебни исправи кои ја следат стоката (уверение за потекло на производството, фитосанитарни сертификати, сертификати за обавување на контрола на стоката).

Причините за писменото утврдување на овие правила, првенствено се разликите во трговската пракса, влијанијата и обичаите во различни земји во меѓународната трговија кои довеле до потреба да се дефинираат меѓународните правила за анализа на термините кои најчесто се појавуваат и употребуваат во меѓународната трговија.

Така, Меѓународната трговска комора (ICC) во Париз 1936 година ја издала првата верзија за меѓународни правила за анализа на трговските термини под името Инкотермс. Всушност, Инкотермс претставува збир на меѓународни правила кои најчесто се користат во меѓународната трговија и тоа пред сè кај договорот за продажба. Кај нив постои единствена анализа на сите термини кои се користат во меѓународниот превоз на стока, со што се избегнува можноста за нивно различно разбирање во различни држави, што пак од своја страна може да доведе до недоразбирање, спорови и парници што претставува губиток на време и на пари.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Поврзаноста на транспортните клаузули со осигурувањето на стока во меѓународниот транспорт на стока произлегува од фактот што токму во транспортните клаузули е утврдено на чиј товар паѓа осигурувањето на стоката, односно кој има обврска да ја осигура стоката. Осигурениците нужно мора да ги познаваат транспортните клаузули со цел да избегнат состојба во која би била злоупотребена нивната позиција. Транспортните клаузули последен пат се ревидирани во 2010 година. Истите најчесто се ревидираат на десет години со цел имплементирање на новите трендови во осигурувањето и транспортот.

Во продолжение, накратко ќе ги објасниме различните видови на Инкотермс транспортните клаузули и тоа:

Прва група Инкотермс правила – Е

EXW клаузула; Во првата група се наоѓа само една клаузула – EXW¹³³, - (од фабриката, франко фабрика). Со оваа клаузула, продавачот се ослободува од своите обврски да ја испорача стоката во оној момент кога ја дава стоката на располагање на купувачот во своите простории (издавање на стварта). Притоа, не постојат обврски за товарање на стоката, како и за нејзино извозно царинење, не постојат обврски за осигурување на стоката, трошокот и ризикот на товарање ги снесува купувачот, купувачот сам си прибавува превозно средство.

Втора група Инкотермс правила – F

FAS¹³⁴(слободно во текот на бродот), претставува клаузула за именување на товарањата. Истата се применува само во случај кога се работи за поморски превоз, односно продавачот се ослободува од своите обврски да ја испорача стоката преку брод и мора да се обврзе дека извозното царинење (нови закони – од 2000 година) ќе ги прибават сите дозволи и исправи за својот

¹³³Ex works - Од фабрика, значи дека продавачот ги испорачал стоките кога ги ставил на располагање на купувачот во своите простории или во друго назначено место. Види повеќе во: Змајшек К., (2010), Практичен прирачник за правилата Инкотермс 2010, Скопје;

¹³⁴Freealongsideship/ Доставено надолжно до бродот, значи дека продавачот ги испорачал стоките кога тие се поставени надолжно до бродот, определен од купувачот, во назначеното пристаниште за испорака. – Змајшек К., Ibid, стр.91;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

трошок. Во ваков случај купувачот ги снесува сите ризици и трошоци од поставување на стоката во бродот. Тоа би значело дека продавачот нема обврска да ја осигура стоката.

FOB¹³⁵ – (франко брод) претставува клаузула за именувано пристаниште товарање/односно отпрема. Продавачот се ослободува од обврската во моментот кога ја испорачува стоката преку оградите на бродот. Притоа, во праксата се применува замислената линија на бродската отплата. Сите трошоци и ризикот од тој момент преминуваат на купувачот, доколку бродскиот товар падне пред што ја преминува бродската отплата ризикот е на страна на продавачот, трошокот за порамнување на стоката на палубата на бродот е врз база на купувачот. Продавачот го обавува извозното царинење.

Трета група Инкотермс правила – С

CFR, CIF, CPT, CIP – Заеднички обележја

Продавачот го договара превозот по вообичаените услови: Многу важно е дека ризикот и трошоците просторно се раздвојуваат. Ризикот преминува како и кај F термините, иако кај С термините се додава и местото на одредиште и трошоците преминуваат во местото кое било избрано за одредиште.¹³⁶

Клаузулите можат да се групираат – две вклучуваат обврска за осигурување, две не: две се за поморски превоз, две за останатите гранки на превозот.

CFR – поморски превоз – cost and freight – трошоци и патарина со именување на пристаништето на одредиште. На пример, CFR Бомбај, Ризикот преминува во моментот на товарање на стоката во пристаништето (на пример Риека), како и кај останатите FOB документи. Трошоците и патарината продавачот ги сноси сè до Бомбај, продавачот обавува извозно царинење на стоката, а исто така продавачот не ја осигурува стоката.

¹³⁵ Free on board - Доставено на брод, значи дека продавачот ги испорачува стоките на палубата на бродот определен од купувачот, во назначеното пристаниште за испорака или ги обезбедува стоките веќе така испорачани. „Змајшек К., Ibid, стр.101;

¹³⁶ www.foreign-trade.com/ пристапено на 16.08.2015;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

CFR – поморски превоз – cost and freight – трошоци и патарина со назначување на местото – односно пристаништето, одредиштето, ризикот на стоката преминува во текот на товарањето, како и кај FOB – клаузулите.

Превозот до пристаништето го прави продавачот, извозното царинење го прави продавачот, патарината до местото на определување ја плаќа продавачот, односно продавачот склопува договор со осигурителот со минимално покритие на ризикот, често кај договорите околу документираните акредитив.

CPT – carriage paid to – „патарината платена до“, слична како клаузулата за CFR само оваа клаузула е CFR – поморски превоз – cost and freight – трошоци и патарина со вообичаена за непоморскиот превоз, ризикот во текот на товарањето во тоа превозно средство – камион или авион, извозното царинење е на страна на продавачот, и тој – продавачот, нема обврски за осигурување од негова страна во текот на товарањето на стоката.¹³⁷

CIP – carriage, insurance, paid to – возарина и осигурување платени до назначување на место на одредиште, слична клаузула на CIF, обврските се исти како и кај клаузулата CPT, само што ѝ е додадена обврската за осигурување на стоката од минимален ризик, често кај договорите околу документарен акредитив.

Како најпозната класична надворешно-трговска клаузула е CIF клаузулата која се користи кај договорите помеѓу договорните страни во текот на превозот.

Според оваа клаузула, продавачот е тој кој што го сноси ризикот за продадената стока до моментот на префрлањето на стоката преку бродската ограда, а од тој момент натаму, ризикот паѓа на купувачот. Но, продавачот сноси одговорност за товарањето на стоката и други трошоци кои се врзани со активности околу товарање на стоката. Овде спаѓаат трошоците за превоз, возарина и на негов товар е и осигурувањето на стоката за време на превоз. Оваа клаузула му оди во прилог на извозникот – државата-извозник, бидејќи

¹³⁷ www.iccwbo.org, (пристапено на 17.08.2015);

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

постои можност за договарање на домашен брод и склучување на договорот за осигурување со домашен осигурител.

Ако извозникот сака да ја избегне обврската за осигурување на стоката, тогаш стоката ќе ја осигура по клаузулата C&F (Cost and Freight), при што увозникот, бидејќи од тој момент (преминување преку бродската ограда) тој ја сноси одговорноста за стоката, при товарењето на стоката ќе има обврска да изврши нејзино осигурување при нејзиното товарење во бродот.

Со клаузулата FOB (слободно на брод) – (Free on Board) во пристаништето на товарење продавачот нема никаква обврска спрема стоката откако ќе ја натовари стоката на бродот.

Сè друго е обврска на увозникот. Заради тоа во надворешниот промет се смета дека превозот кој се врши со употреба на оваа клаузула е поволен за земјата-увозник. Бидејќи увозникот има можност да обезбеди домашен брод и да изврши осигурување кај домашна осигурителна компанија, а ова се негови обврски согласно оваа клаузула и нему му припаѓаат.

Има и такви Инкотермс клаузули кои регулираат дејствија кои се однесуваат на копнен транспорт, како и поновите клаузули кои се однесуваат на начинот на испорака и префрлање на ризикот кај воздушниот и мултимодалниот транспорт.

За копнениот транспорт постојат и клаузули од типот Franco фабрика, рудник, млин, складиште и др., а за превоз на стока со железница во употреба е клаузулата Franco вагон според која клаузула продавачот е должен до договорениот рок да ја предаде стоката на железницата за превоз т.е. да ја натовари стоката во вагон до кој што момент сноси ризик за одредена испорака, па на купувачот му лежи обврската за осигурување на стоката.

Општо позната е и клаузулата Franco граница или испорака на граница (Delivered at Frontier), кога продавачот сноси ризик и трошоци вклучувајќи ги и трошоците за осигурување на стока до одредена државна граница, а од таа точка, па натаму, купувачот.

Во воздушниот транспорт се користи клаузулата FOB аеродром (FOB Airport). Овде местото на ризик е самиот аеродром.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Кај мултимодалниот транспорт, Инкотермс клаузулите се нарекуваат Franco превезувач (Free Carrier-FRC), односно возарина/превоз платено до. Како и клаузулите возарина/превоз и осигурување платени до., (Freight/Carriage & Insurance Paid тоили скратено CIP).

По овие клаузули ризикот преоѓа на купувачот, увозникот во моментот кога стоката се предава на мултимодалниот превозник, но плаќањето на трошоците се договара до одредена точка која по правило е одредиштето на стоката.

Со клаузулата CIP, освен осигурувањето, опфатена е и обврската за плаќање на возарина до одредена точка, па спрема тоа, оваа клаузула по многу се совпаѓа со CIF клаузулата за поморски превоз на стока, но сепак е многу попрецизна од неа.

Во надворешно трговскиот, односно во купопродажниот однос, мора обавезно да биде опфатен со договор. Со него се регулираат обврските на субјектите во осигурувањето притоа применувајќи ги Инкотермс клаузулите секако внесени во договорот за осигурување.

Бидејќи се работи за автономија на волјите на договорните страни како ќе се одвиваат сите дејствија во транспортот, ова е можно да се регулира и со некои други видови на клаузули, како на пример транспортните клаузули кои ги предвидуваат домашните узанси за промет на стока, па затоа секогаш е препорачливо во договорот обавезно да се назначи за кој вид на клаузула се работи, за да може да се обезбеди правна сигурност.

Освен потребата да се утврди кој и до каде истиот ја сноси одговорноста за осигурување, со договорот е обврзувачко да се утврди и обемот на покритие, односно видот на клаузулата за осигурување со која се одредува обемот на покритие. Затоа треба основниот договор да биде што попрецизен, за да не се случи такви одредби во договорот да нема. Според институтските клаузули од 1963 година е створена пракса дека осигурувањето мора да го изврши по најтесно FPA покритие. Денес во пракса, ако не постои таква

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

одредба во договорот која се однесува на обврската за плаќање на осигурувањето, тоа се врши по »С« условите.¹³⁸

4. Застарување на побарувањето кај договорот за осигурување

Застарувањето како облигационо-правна категорија претставува губење на некое право поради непреземање дејства во определено време. Тоа значи дека со настапувањето на застареноста престанува правото од некого да се бара присилно да ја исполни обврската. Присилното исполнување треба да се сфати во смисла на судско исполнување. Значи, застареноста е еквивалентна на протек на одреден временски период после чиј истек, страните не може преку суд да барат исполнување на обврските.

Основите на институтот застарување на побарувањето кај договорот за осигурување, во нашето право се уредени со Законот за облигационите односи. Според ЗОО, застарувањето настапува кога ќе истече времето определено со закон во кое време доверителот можел да бара исполнување на обврската. Времето определено со закон започнува да тече првиот ден кога доверителот имал право да бара исполнување на обврската (ако за одделни случаи со закон не е пропишано нешто друго), а настапува кога ќе истече последниот ден од времето определено со закон.

Побарувањата застаруваат за пет години, доколку со закон не е определен друг рок. Побарувањата на договарачот на осигурување, односно на трети лица (осигуреник, корисник на осигурувањето) од договорот за осигурување на живот застарува за пет, а од другите договори за осигурување за три години, сметајќи од првиот ден по истекот на календарската година во која настанало побарувањето.¹³⁹

Меѓутоа, во случај кога заинтересираното лице докажува дека од првиот ден по истекот на календарската година во која настанало побарувањето, не

¹³⁸Види повеќе во: Види повеќе во: Перовић С., (главни редактор): Коментар Закона о облигационим односима, II књига, Београд, 1995;

¹³⁹Агенција за супервизија на осигурување, (2014), „Прирачник за подготвување стручен испит за вршење на осигурително-брокерски работи“, Скопје, стр.111;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

знаело дека настанал осигурениот случај, застарувањето почнува од денот кога дознал за тоа, со тоа што во секој случај побарувањето застарува кај осигурувањето на живот за десет, а кај другите осигурувања за пет години од првиот ден по истекот на календарската година во која настанало побарувањето.

Од друга страна, побарувањата на осигурителот од договорот за осигурување застаруваат за три години. Кога во случај на осигурување од одговорност на трето лице, оштетеното лице бара надомест од осигуреникот или го добие од него, застарувањето на барањето на осигуреникот спрема осигурителот почнува од денот кога оштетеното лице барало по судски пат надомест од осигуреникот, односно кога осигуреникот го обесштетил. Непосредно барање на трето оштетено лице спрема осигурителот застарува за истото време за кое застарува неговото барање спрема осигуреникот одговорен за штетата. Застарувањето на побарување кое му припаѓа на осигурителот спрема третото лице одговорно за настапување на осигурениот случај, почнува да тече тогаш кога и застарувањето на побарување на осигуреникот спрема тоа лице и се навршува во истиот рок.¹⁴⁰ Застарувањето на правата од осигурувањето во судската практика посебно е познато кај потрошувачките договори. Ова од причина што често физичките лица осигуреници помалку се запознаени со своите права од осигурителната полиса

¹⁴⁰Види член 369 од ЗОО: “(1) Побарувањата на договарачот на осигурување, односно на трето лице од договорот за осигурување на живот застаруваат за пет, а од другите договори за осигурување за три години, сметајќи од првиот ден по истекот на календарската година во која настанало побарувањето.(2) Ако заинтересираното лице докаже дека до денот определен во став (1) на овој член не знаело дека настанал осигурениот случај, застарувањето почнува од денот кога дознало за тоа, со тоа што во секој случај побарувањето застарува кај осигурувањето на живот за десет, а кај другите за пет години од денот определен со став (1) на овој член.(3) Побарувањата на осигурителот од договорот за осигурување застаруваат за три години.(4) Кога во случај на осигурување од одговорноста на трет, оштетеното лице бара надомест од осигуреникот или го добие од него, застарувањето на барањето на осигуреникот спрема осигурителот почнува од денот кога оштетеното лице барало по судски пат надомест од осигуреникот, односно кога осигуреникот го обесштетил.(5) Непосредно барање на трето оштетено лице спрема осигурителот застарува за истото време за кое застарува неговото барање спрема осигуреникот одговорен за штетата.(6) Застарувањето на побарување кое му припаѓа на осигурителот спрема третото лице одговорно за настапување на осигурениот случај почнува да тече тогаш кога и застарувањето на побарување на осигуреникот спрема тоа лице и се навршува во истиот рок”.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

во однос на трговските друштва. Ваква практика ни беше на располагање, меѓутоа бидејќи фокусот е на трговските договори, сметавме дека непотребно е обременувањето на текстот со цел да го образложиме застарувањето.

Кај трговските договори, застарувањето на правата е поретко од причина што трговските друштва не само што водат сметка, туку тргнувајќи од масовниот и брз промет, исклучително се фокусираат на ова прашање. Единствено практиката покажува дека тужбите за прекин на застареност се поднесуваат пред истекот на рокот, како страните користат право на камата. Во делот на стечајните постапки практиката е исто така редуцирана, од причина што ретки се случаите кога врз осигурителните компании се отвора стечајна постапка.

Глава 5.

V. Нечесните клаузули кај договорите за осигурување според македонското право и практика

1. Поим на нечесни клаузули според македонското позитивно право

Договорот за осигурување е атхезионен договор, што подразбира примена на концептот на општи или посебни услови на работење при склучување на договорот. Општите услови на работење се правен инструмент кој што е општо познат и прифатен во практиката. Истиот се применува, како кај трговските, така и кај потрошувачките договори. Тие најчесто се изготвуваат од една од договорните страни или може да бидат изработени од независна трета страна. Најголемата опасност кај ваквиот тип на договори постои во делот на злоупотребата на доминантната позиција на една од договорните страни. Во основа станува збор за договори кои што не подлежат на преговарачки процес. Токму тука е најголемата опасност во поглед на повреда на начелото на рамноправност, и начелото на совесност и чесност во засновањето на односите.¹⁴¹ За да се утврди дека конкретно одредена одредба од договорот за осигурување кој што настанал со прифаќањето на условите осигурителната компанија, потребно е да се испитаат два основа и тоа: постои ли преговарачки процес на пред склучувањето на договорот, и второ, нарушена ли е рамнотежата во поглед на заемните давања и примања, односно нарушено ли е начелото на совесност и чесност и нечелото на еднаква вредност на давањето *in concreto*?

¹⁴¹ Член 5 од ЗОО – Во засновањето на облигационите односи и остварувањето на правата и обврските од тие односи учесниците се должни да се придржуваат кон начелото на совесност и чесност.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Според ЗОО опасноста од присуство на нечесна клаузула кај договорот за осигурување произлегува со повреда на член 5 и 8 и 10-а од ЗОО. Оттука, во случај кога не постои преговарачки процес за конкретен договор или одредба, исторемено постои повреда на некое од овие начела, судот може да ја поништи одредбата од договорот. Нагласуваме да ја поништи одредбата, бидејќи договорот за осигурување останува во сила. Поништувањето се бара за одредбата која што претставува повреда на начелата. Овие два условия според проф. Томић П.Н., мора да бидат кумулативно исполнети за да се констатира дека одредбата нечесна.¹⁴² Ни се чини ова се сосема логично решение со оглед на фактот што одредба за која што е преговарано, и за која потрошувачот изјавил слободна и сериозна волја, не може да се бара поништување доколку истата не е спротивна на закон или спротивна на добрите обичаи.

Осигурителните компании за потребите на потрошувачите, изготвуваат и свои сопствени општи услови за работење. Во практика може да се сретнат и општи услови изработени од трета страна.¹⁴³ Кога зборуваме за трета страна, мислиме на меѓународни или национални организации, односно здруженија кои претставуваат одреден еснаф.

Како што гласи и самата тема на овој магистерски труд, а и како што веќе нагласивме, во осигурителното работење се среќаваме со одредени нечесни клаузули. Во следниот дел, ќе ги приложиме сите констатации и примери до кои дојдовме од истражувањата направени во обработката на овие клаузули од страна на законот, како и одредени автори, експерти од областа на правото и слично проучувани од аспект или низ призмата на правниот систем.

Денес, основа на правната рамка која ги третира механизмите за заштита на потрошувачите ја наоѓаме во одредбите на Директивата 93/13/ЕЕЗ за нечесни договорни одредби кај потрошувачките договори (Council Directive 93/13/EEC on Unfair Terms in Consumer Contracts)¹⁴⁴, која е дополнета со

¹⁴² Томић Петровић Н., Заштита потрошача услуга осигурања, Београд, 2015, стр. 204.

¹⁴³ National Insurance Brokers Association of Australia - NIBA, (2012), "Submission on unfair terms in insurance contracts draft regulation impact statement for consultation";

¹⁴⁴ <http://eur-lex.europa.eu>, (пристапено на 15.06.2015);

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Директивата 2011/83/ЕУ октомври 2011 година.¹⁴⁵ Посебно место во системот на заштита на потрошувачите зазема и новата Solvency II директивата од 25 ноември 2009 година која треба да почне да се применува од 1 јануари 2016 година.¹⁴⁶

Системот на остварување на заштита на потрошувачите кај договорите за осигурување од неодамна е надополнет со основањето на посебен орган за супервизија на осигурувањето во рамките на Европската унија. Имено, врз основа на ЕУ Регулативата 1094/2010,¹⁴⁷ ова регулаторно тело започна со работа на 1 јануари 2011 година. Основна задача му е подобрување на системот на заштита на потрошувачите и Начелата на европското право на осигурување (Principles of European Insurance Contract Law).

Кај трговските, пак, договори исто така се појавува потреба од постоење на механизми кои овозможуваат заштита на трговците од истите причини од кои се штитат и потрошувачите. Тоа се рамноправноста во склучувањето на договорите имајќи предвид дека сите трговски друштва немаат иста големина и иста моќ. При решавањето на проблемот со кој се соочуваме секојдневно преку присуството на нечесните договорни одредби во договорните, некои автори решението, покрај преку правните механизми, го наоѓаат и во економските механизми. Имено, овие автори сметаат дека со нечесните договорни одредби, посилната договорна страна може да има одредена корист, но само до одреден степен. Тоа значи дека секоја ваква договорна одредба може да донесе одредена корист (како намалување на трошоци или одговорноста), но истовремено значат и зголемување на нејзините трошоци изразени преку намалувањето на продажбата. Според тоа, се смета дека по одреден период дури и најмалку информираните потрошувачи ќе забележат дека другата

¹⁴⁵ <http://eur-lex.europa.eu> , (пристапено на 15.06.2015);

¹⁴⁶ <http://ec.europa.eu> , (пристапено на 17.5.2015);

¹⁴⁷ Види во: Regulation (eu) no 1094/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 establishing a European Supervisory Authority (European Insurance and Occupational Pensions Authority), amending Decision no 716/2009/ec and repealing Commission Decision 2009/79/ec, <https://eiopa.europa.eu/> (пристапено на 15.5.2015 година);

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

договорна страна ја злоупотребува својата положба и соодветно ќе реагираат на тоа преку избегнување на таквите трговци.¹⁴⁸

Во македонското национално право уредувањето на општите услови за работење кај договорите за осигурување се регулирани со три закони и тоа: Закон за облигационите односи¹⁴⁹, Законот за заштита на потрошувачите,¹⁵⁰ и Законот за супервизија на осигурувањето.¹⁵¹

Ако го разгледуваме договорот за осигурување како потрошувачки договор, на него ќе се применат релевантните одредби од ЗОО, ЗЗП и ЗСО. Во овој случај ЗОО ќе се појави како *lex generalis*¹⁵² закон, ЗЗП и ЗСО како *lex specialis* закони. Ако го разгледуваме договорот за осигурување како трговски договор, на него ќе се применат релевантните одредби од ЗОО и ЗСО. Темелот на заштитата на потрошувачите во Европската унија е поставен со Директивата 93/13/ЕЕЗ, за нечесни договорни одредби во потрошувачките договори. Целта на Директивата 93/13/ЕЕЗ¹⁵³ заедно со нејзиното дополнување со Директивата 2011/83/ЕУ¹⁵⁴, е особено изразена во

¹⁴⁸Ibid, стр 4;

¹⁴⁹Види во: Сл. весник 18/01, 78/01, 04/02, 59/02, 05/03, 84/08, 81/09, 61/09, 123/2013 (во понатамошниот текст ЗОО);

¹⁵⁰Види во: Сл.весник 38/2004, 77/2007; 103/2008 и 24/2011 (во понатамошниот текст ЗЗП);

¹⁵¹Види во: Сл.весник 27/2002, 98/2002, 79/2007; 88/2008; 67/2010; 44/2011 и 112/2011 (во понатамошниот текст ЗСО);

¹⁵²*Lex generalis* претставува доктрина за интерпретација на законот, која се применува како во теоријата, така и во практиката, како во домашното, така и во меѓународното право. – Ibid, str.83;

¹⁵³93/13/ЕЕЗ е директива, донесена од страна на Советот на ЕУ на 5 април, 1993 година со цел заштита на потрошувачите од нечесните клаузули во договорите. Директивата се донесува во согласност на Советот, Парламентот, како и Економско-социјалниот комитет на ЕУ, со цел да се надминат разликите кои се јавуваат кај продавачите и потрошувачите во однос на зголемените желби за профит, како и можностите за одредени неправедни услови во меѓусебните договори кои можат тие да ги предизвикаат. <http://eur-lex.europa.eu/>, (пристапено на 13.08.2015);

¹⁵⁴Директива 2011/83/ЕУ на Европскиот парламент и Советот на ЕУ од 25.10.2011 година-CELEX:32011L0083, чии одредби се однесуваат за правата на потрошувачите со која се регулираат правилата кои треба да бидат обезбедени за потрошувачите и трговците при купувањето на производите и услугите особено преку средствата за далечинска комуникација (како што се интернет и електронска пошта, како и при договори склучени надвор од деловните простории на трговецот. На потрошувачите им се овозможува да имаат исти права без оглед на тоа од каде го купиле производот или услугата, а за трговците појасни правила при работењето, со што ќе им се овозможи да го прошират своето работење надвор од земјата.<http://www.etrgovija.gov.mk/>, (пристапено на 13.08.2015);

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

создавањето на единствениот европски пазар. Имено, иманентна потреба на секој успешен пазар е постоење на правна рамка за заштита на учесниците на пазарот. Во таа насока, оваа директива создава систем на успешна заштита на потрошувачите од нечесните договорни одредби. Посебен дел на оваа Директива претставува нејзиниот анекс (додаток). Во анексот се содржи листа (т.н. сива листа) во која се вбројани 17 одредби кои се сметаат за нефер. Нефер одредбите не се ограничуваат само со одредбите содржани во анексот на Директивата, туку во листата се наведени само оние нефер одредби со кои во најголем степен би се повредила положбата на потрошувачот. Нефер одредбите може да се разграничат во три категории:

1. одредби кои што предвидуваат права само за едната договорна страна;
2. одредби кои предвидуваат несразмерни обврски за договорните страни, и
3. одредби со кои на другата договорна страна ѝ се ограничува остварувањето на правото на информирање.

Но, во овие директиви, иако се однесуваат на потрошувачки договори, сепак транспортното осигурување се исклучува и затоа нема да се задржиме на истите.

Како заштитните механизми, кај трговските договори се применуваат општите начела на договорното право содржани во националното право.

Во останатите законодавства во светот имаме следни примери: Во Франција борбата против нефер одредбите започнува со Законот за заштита и информирање на корисниците на производи и услуги од 1978 година (Loi no. 78 – Scrivener), кој е надополнет во 1993 година со Code de la consommation, којшто во 1995 година е усогласен со Директивата 93/13/ЕЕЗ, како и со одредбите кои се однесуваат на правото на информирање на осигуреникот, содржани во Законот за осигурување (Code des Assurance).¹⁵⁵

Во Германија, општите услови за работењето (*Allgemeine Geschäftsbedingungen*) до скоро беа уредени со Законот за општи деловни услови (*Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen, AGBG*), но од 2002 година во рамките на процесот на модернизација на

¹⁵⁵Види повеќе во Коевски Г., Тушевска Б., Спасевски Д., Општите услови на работење и нечесните договорни одредби кај договорот за осигурување;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

облигационото право (*Schuldrechtsmodernisierungsgesetz*) овој правен институт е составен дел на германскиот граѓански законик (*Bürgerliches Gesetzbuch*).¹⁵⁶

Во Австрија, системот на заштита од нечесни договорни одредби се состои од одредбите содржани во Општиот граѓански законик на Австрија (*Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch*,) и Закон за заштита на потрошувачите.

Анализирајќи ги одредбите т.е. условите кои се однесуваат на нечесните клаузули, според македонското позитивно право, можеме да ги групираме во повеќе групи и тоа:

1) Одредби кои погрешно го насочуваат договарачот на осигурувањето.

Станува збор за одредби кои на договарачот на осигурувањето или на осигуреникот не му биле познати пред склучувањето на договорот, одредби скриени во долги договори, одредби со помали букви од останатиот дел на одредби (таканаречени нефер изненадување - *unfair surprises*).

2) Одредби се кои се исклучува несоодветно исполнување на договорните обврски. Тоа се одредби со кои се исклучува или ограничува одговорноста за задоцнување во исплатата на сумата на осигурување. Имено, во оваа категорија на обврски спаѓаат сите одредби од договорот со кои се исклучува или ограничува одговорноста на осигурителот во ситуациите кога тој нема да ги исполни своите обврски.

3) Одредби со кои се создаваат бариери за користење на правните средства и механизми за заштита. Во оваа група спаѓаат сите договорни одредби со кои на договарачот на осигурувањето, односно на осигуреникот му се ограничува правото да се користи со правни механизми за заштита во однос на осигурителот. Исто така, тука спаѓаат и одредби со кои се наметнуваат дополнителни услови за договарачот на осигурувањето кои треба да ги исполни за да може да се користи со некое правно средство против осигурителот. Во оваа група на одредби може да се вбројат и одредбите со кои товарот на докажување се префрла од осигурителот на договарачот на осигурувањето. Посебно треба да се внимава и на одредбите за арбитража со

¹⁵⁶Zerres Thomas, „Principles of the German Law on Standard Terms of Contract“, достапно на <http://www.jurawelt.com/>, (пристапено 21.05.2015 година);

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

оглед на фактот дека послаба договорна страна во конкретните ситуации по правило е договарачот на осигурувањето.

4) Како четврта група на одредби се оние со кои на осигурителот му се дава право да го раскине договорот во било кој момент, а тоа право го нема истовремено и договарачот на осигурувањето. Тука може да се вбројат и одредби со кои на осигурителот му се дава право да задржи одредена сума на пари за услуги кои сè уште не се испорачани од него, ако договорот го раскине договарачот на осигурувањето.

5) Одредби со кои осигурителот се стекнува со право да го раскине договорот без да даде известување за тоа, освен ако не постојат сериозни причини за тоа. Во таквите ситуации може да се очекува дека договарачот на осигурувањето нема да може лесно и брзо да најде друг осигурител со кој би склучил нов договор за осигурување.

6) Одредби кои му овозможуваат на осигурителот да ги измени одредбите од договорот еднострано без, притоа, да постои основ за тоа. Во оваа група на одредби може да се вбројат и одредбите со кои се зголемува премијата; и

7) Одредби со кои се бара од договарачот на осигурувањето во случај кога тој нема да исполни некоја од своите обврски, да исплати непропорционално висок износ на договорна казна.¹⁵⁷

Остварувањето на правата на договарачот на осигурување зависи и од надлежните органи за контрола на осигурувањето. Па така се среќааваат два системи и тоа: 1) систем каде едно регулаторно тело е надлежно за контрола на сите финансиски дејности како што е случајот со Германија (Federal Financial Supervisory Authority), Европска унија (European Insurance and Occupational Pensions Authority), Хрватска (Hrvatska agencija za nadzor finansijskih usluga), Србија (Narodna banka Srbije) и др., и 2) систем каде што посебно регулаторно тело е надлежно за вршење на контрола на дејноста на

¹⁵⁷ Gorenc V., Komentar Zakona o obveznim odnosima, Zagreb, 2005;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

осигурувањето, како што е и примерот со Република Македонија, односно Агенција за супервизија на осигурувањето.¹⁵⁸

Една од активностите на регулаторните органи, а со цел на овозможување на заштита на правата на договарачот на осигурувањето е поставување на рамка на механизмите за остварување на овие права, во рамките на друштвото за осигурување. Во таа насока, Европското регулаторно тело за осигурување (European Insurance and Occupational pension Authority) изработува Насоки за постапување по приговори кај друштвата за осигурување (Guidelines on Complaints Handling by Insurance Undertakings).

Најмоќниот *lex generalis* ЗОО ги обработува клаузулите кои се најчести, или исклучително тешки за другата договорна страна. Имплементирањето на комбинираниот систем на превенција од предвидување нечесни клаузули е последица на определбата на ЗОО да ги имплементира различните поединечни решенија на одделените правни системи во светот.

Нечесните клаузули се однесуваат на некои од општите и посебните услови¹⁵⁹ кои се користат во работењето на компаниите. Според ЗОО, на општите услови на договорите се однесуваат три члена кои што ја уредуваат:

- обврзаноста на општите услови (член 130 од ЗОО);
- ништовноста на некои одредби во општите услови (член 132 од ЗОО), и
- на правилото *in dubio contra preferentem* (член 92 од ЗОО).¹⁶⁰

Покрај овие решенија, судовите нужно се повикуваат и на општите начела на ЗОО и тоа: рамноправност на учесниците во облигационите односи, начело на совесност и чесност, начело на справедливост, забрана за злоупотреба на правото, забрана за искористување на монополската

¹⁵⁸ <http://www.aso.mk/>, во понатамошниот текст АСО, (пристапено на 15.05.2015);

¹⁵⁹ Станува збор за два посебни вида на услови за осигурување и тоа: Општите услови уредуваат заеднички прашања за неколку сродни видови на осигурување, општи услови за осигурување на имот. За разлика од ова, посебните услови уредуваат специфични прашања во врска со поединечни видови на осигурување, Општи услови за осигурување на стока во транспорт, Инсиг осигурување, 2013;.

¹⁶⁰ Во случај кога договорот е склучен според однапред дефинирана содржина, или кога договорот бил предложен од една договорна страна, нејасните одредби ќе се толкуваат во корист на другата страна.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

положба¹⁶¹, со чија помош се врши дополнување на правните празнини. Во судската практика судот се повикува на овие начела најчесто кога прогласува ништовност од одредбите на договорот. Судовите при донесување на своите одлуки можат да ја одбијат примената на поедини одредби на општите услови што ја лишуваат другата страна од правото да стави приговори или оние врз основа на кои таа ги губи правата или роковите од договорот кои претставуваат несразмерни спрема истата. Исто така судовите при утврдувањето на нечесни клаузули во договорот, можат да ја одбијат примената на одделни одредби. Всушност судот треба да го огласи за ништовен договорот или поединечните одредби од договорот.¹⁶²

Полноважноста на општите услови е условена и од согласноста на волја на договорните страни.¹⁶³ Како и секој договор, така и на полето на општите услови, договорот се смета за склучен кога договорните страни постигнале согласност за суштествените состојки на договорот. Додека ЗОО оди од претпоставката дека условите „ѝ биле познати или морале да ѝ бидат познати“, на другата страна која пристапува кон договорот, односно договорот се смета за склучен во моментот кога договорните страни постигнале согласност за суштествените елементи на договорот.¹⁶⁴ Но, се поставува прашањето, дали

¹⁶¹ Види член 5, 6, 7 од ЗОО: Член 5 – Начело на совесност и чесност – Во засновувањето на облигационите односи и остварувањето на правата и обврските од тие односи учесниците се должни да се придржуваат кон начелото на совесност и чесност. Член 6 – Забрана за злоупотреба на право – Забрането е вршење на право на облигационите односи спротивно на целта заради која е тоа со закон установено или признаено. Член 7 – Забрана на искористување на монополска положба – Во засновувањето на облигационите односи учесниците не можат да установат права и обврски со кои за кој и да е од нив или за друг се искористува монополската положба на пазарот – Член 10 – а, Начелото на справедливост се применува во случаите точно определени со закон, како што се одделни случаи поврзани со одговорноста за штета, општите услови на договорот, раскинувањето на договорот поради променети околности и слично. Во засновувањето на облигационите односи учесниците не можат да востановат права и обврски со кои за кој и да е од нив или за друг се искористува монополската положба на пазарот. Види повеќе во Општите услови на работење и нечесните договорни одредби кај договорот за осигурување; Коевски Г., Тушевска Б., Спасевски Д.,.

¹⁶² Gorenc V., Ibid, str.80;

¹⁶³ Во контекст на ова, интересно е прашањето за начинот на изразување на согласноста на волја, односно дали согласноста може да се изрази премолчно што во компаративното право е прифатено како општ концепт кој ќе се применува и во овој случај.

¹⁶⁴ Види член 18 од ЗОО: Момент на склучување на договорот – Договорот е склучен кога договорните страни се спогодиле за суштествените состојки на договорот.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

другата страна реално знаела на што се обврзала, или поради брзината и начинот на склучување на договорот само формално ставила потпис дека ги прифаќа условите без да навлегува во содржината и значењето на неговите обврски после прифаќањето на понудените општи услови.

Членот 131 од ЗОО го уредува прашањето на ништовност на одредени одредби од општите услови на работење, што подразбира примена на нечесните договорни одредби. Овој член е од голема важност за трговските договори поради тоа што на нив нема да се применат одредбите од ЗЗП. Иако ЗОО не го користи терминот нечесни договори одредби, сепак може да сметаме дека сите одредби кои според член 131 став 1 од ЗОО се ништовни или според член 131 став 2 судот може да ја одбие нивната примена ќе ги определиме како нечесни договорни одредби кои се составен дел на општите услови за работење.

Според оваа одредба, како нечесни договорни одредби може да ги третираме одредбите кои: спротивно на начелото на совесност и чесност овозможуваат очигледен несразмер во взаемните давања на страните и како такви создаваат можност од настанување на штета на содоговарачот на составувачот или го загрозуваат постигнувањето на целите на склучениот договор дури и кога општите услови кои ги содржат се одобрени од надлежен орган; одредбите кои ја лишуваат другата страна да става приговори; одредбите според кои другата страна губи права од договорот или губи права врз основа на договорот; одредби кои за другата страна се несправедливи или претерано строги спрема неа.

Ова законско решение се однесува на заштита на потрошувачите и на трговците, каде низ призмата на една генерална клаузула „ништовни се одредбите кои се спротивни на начелото на совесност и чесност, и неколку поединечни клаузули „ништовна е клаузулата според која понудениот не смее да стави приговор“, го губи правото на рокот во кој може да приговара, ги губи правата од договорот.

Со ова ЗОО предвидува судска контрола врз општите услови на работење на трговските друштва. Овој концепт на судска контрола, иако е во директна спротивност со некои од основните начела на облигационото право,

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

помеѓу кои и начелото на слободна диспозиција (автономија на волја) на договорните страни, начелото на *pacta sunt servanda*, во целост во пракса се покажува како целосно исправно решение.¹⁶⁵

Тргувајќи од слободата на уредување на односите на договорните страни според одредбите на ЗОО, ја земаме предвид можноста за поинакво уредување на одредени прашања на полето на диспозитивните решенија. Имено, тргуваме од начелото на правичност, односно оправданост на отстапувањето од диспозитивните решенија кои законот ги предвидел како дополнителни. Општоприфатено стојалиште е дека отстапувањето од диспозитивните прописи е дозволено само кога за тоа постојат оправдани причини, во случај кога во рамки на општите услови е предвидено поинакво решение, неопходно е да утврдиме дали отстапувањето од диспозитивниот карактер на нормите е оправдано и дали постои потреба од изедначување на интересите на договорните страни.

Во поглед на утврдување на полноважноста на договорот, ЗОО се води од категоријата „цел на склучувањето на договорот“. Доколку решенијата во општите услови се спротивни на целата поради која е склучен договорот, истиот не произведува правно дејство, односно не е полноважен. Па така во контекст на ова, се поставува прашањето што е цел на договорот. Имено, целта на договорот е во непосредна врска со заедничката намера на договорните страни. Со утврдувањето на заедничката намера, се утврдува и целата на договорот. Во спротивно, во практиката се појавуваат проблеми од фактот што и самиот ЗОО во случај ако не може да се утврди заедничката намера на договорните страни, не предвидува решение.

Покрај целта на договорот, ЗОО во делот на нечесните клаузули се служи и со категоријата „добри деловни обичаи“ и истакнува дека „се ништовни одредбите на договорот кои се спротивни на добрите деловни обичаи“. Каде е

¹⁶⁵ Иако е неспорна потребата од контрола на договорните одредби, во правната теорија постојат ставови кои истакнуваат дека право е на страните да одлучат што ќе договорот. Судот единствено треба да се фокусира на дејствијата врзани за присилното извршување на обврските. Сепак, сите правни системи на идентичен или различен начин го вклучуваат судот во контрола врз договорните одредби. Види повеќе: Vilus, J., *Komentar Zakona o obligacionim odnosima I*, drugo izdanje, Beograd, 1983, стр. 431;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

границата кога станува збор за забрана за повреда на добрите деловни обичаи.¹⁶⁶ И што се подразбира под категоријата добри деловни обичаи? Тоа се правила на деловната етика, деловниот морал преку кои ЗОО внел систем на ригорозност во злоупотребата на прописите.¹⁶⁷ Почитувањето на добрите деловни обичаи има суштествена улога во уредувањето на односите на договорните страни. Во член 15 од ЗОО изречно е утврдено дека сè што е спротивно на добрите деловни обичаи, не произведува правно дејство. Иако членот 131 од ЗОО не ги утврдува деловни обичаи како стандард чие непочитување повлекува поништување на општите услови, од член 15 јасно произлегува дека одредбите спротивни на деловни обичаи се ништовни.¹⁶⁸ Барањето да се постапува во согласност со добрите деловни обичаи не подразбира постапување во согласност со трговските обичаи, туку постапување во согласност со општите аспекти на етиката кои се однесуваат на сите облигациони односи.¹⁶⁹

Оценувањето на полноважноста на одредбите од општите услови, е во тесна врска и со начелото на правичност и начелото на справедливост.¹⁷⁰ Правичноста пак е во тесна врска со начелото на еквивалентност на заемните давања, рамнотежа во интересите на договорните страни. Нарушувањето на рамнотежата во правата и обврските придонесува за нарушувањето на рамноправноста на договорните страни, што е спротивно на начелото на

¹⁶⁶Gorenc V., Ibid, str.82;

¹⁶⁷Види член 15 од ЗОО: (1) Во облигационите односи се применуваат обичаите кога нивната примена е договорена или со закон предвидена.

(2) Во облигационите односи меѓу трговците се применуваат трговските обичаи кои овие ги договориле и трговската практика која ја воспоставиле дури и кога се во спротивност со диспозитивните норми. (3) Врз облигационите односи се применуваат и узансите (општи и посебни), кога нивната примена е договорена или таа неспорно произлегува од околностите на случајот.

¹⁶⁸Иако во член 15 пропишува решение за деловните обичаи, тој член не се однесува само за трговските обичаи. Дилемата која во врска со ова егзистира во правната теорија, произлегува и од фактот што во став 2 од член 15, ЗОО го уредува прашањето за узансите, кои имаат третман на систематизирани трговски обичаи.

¹⁶⁹Утврдувањето на ова обврска можеби е и непотребна со оглед на член 3 од ЗОО во кој базично е утврдено правилото дека страните во облигационите односи мора да постапуваат меѓу другото и во согласност со Уставот, законот и добрите обичаи.

¹⁷⁰Gorenc V., Ibid, стр.83;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

еднаквост на учесниците во облигационите односи.¹⁷¹ Во суштина сите овие начела се во директна врска со начелото на совесност и чесност како општ принцип кој повеќе или помалку ги супсумира сите останати дополнителни принципи. Совесното и чесно однесување само по себе подразбира и забрана за прекршување на начелото на забрана за злоупотреба на правото.

Одговорот на прашањето: што е тоа претерано строги норми, што е тоа вообичаен начин, како се изразува теоријата на согласност на волји, што е неправично, а што правично кога е утврдена злоупотреба на правото, го наоѓаме во судската пракса.

Ваквото отстапување од диспозитивниот карактер на договорот го наоѓаме и во корпусот на когентни норми кои не дозволуваат поинакво уредување на прашањата што се предмет на договорот. Отстапувањето е дозволено само кога тоа е изречно предвидено како можност и кога ЗОО не го забранува и страните може да постапат како што сакаат. Тоа е така затоа што не знаеме колку е јасна волјата на осигуреникот, односно колку тој може да го процени својот интерес *in concreto*?¹⁷² Со ова решение ЗОО во делот на осигурувањето како правило го предвидел императивниот карактер на одредбите, што не е случај со останатите решенија според кои правило е диспозитивниот карактер на решенијата, а исклучок е нивниот императивен карактер. Во посебниот дел кој се однесува на заеднички одредби за имотни

¹⁷¹Види член 4 од ЗОО: Учесниците во облигационите односи се рамноправни;

¹⁷²Види член 59 од ЗОО: (1) Секоја од страните може да бара од другата страна писмена потврда за усно. Склучениот договор сè додека другата страна не ја исполни својата обврска од договорот. (2) Страната која ја бара писмената потврда, ќе ѝ достави на другата страна два истоветни примерока кои ги потпишала со повик да ѝ врати еден од примероците откако ќе го потпише. (3) Ако повиканата страна во рок од осум дена од денот кога го примила повикот не ѝ ја предаде потврдата на другата страна, самата или преку друго лице, или не ја прати препорачано, другата страна може да бара од судот да го утврди постоењето на договорот и неговата содржина. (4) Судот ќе го отфрли барањето за утврдување на постоењето на договорот и неговата содржина, доколку страната која ова утврдување го бара не успее да го стори веројатно постоењето на правен интерес кај страната која ова утврдување го бара. (5) Особено, судот ќе постапи вака кога обврската на страната кон која е истакнато барањето за утврдување на постоењето на договорот и неговата содржина е пристигната, а не постојат околности кои укажуваат на постоењето правен интерес кај страната која ова утврдување го бара. (6) Договорот е полноважен иако писмената потврда не е дадена. (7) Овие правила се применуваат и во случај кога страните се согласиле на својот усно склучен договор да му дадат писмена потврда.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

осигурувања и за транспортното како дел од имотните осигурувања, утврдени се решенија кои превенираат ситуација на ништовност на нечесните решенија. Сепак проблемите произлегуваат од општите и посебните услови во одредени области.

Во делот на потрошувачките договори, посебно на значење се *lex specialis* одредбите кои се однесуваат на потрошувачките договори каде преку *numerous clauses* изречно е наведено кои сè одредби имаат третман на нечесни одредби.

а) Нечесните договорни одредби кај потрошувачките договори за осигурување

Заштитата на правата на страните кои се појавуваат како потрошувачи во областа на осигурувањето според посебниот закон *lex specialis* е ЗЗП. Не отстапувајќи од правилата утврдени во ЗОО, а земајќи ги предвид решенијата на ЗЗП, во делот на нечесните клаузули се формира правна рамка која се грижи за заштита на интересите на страните во договорот кои овде се јавуваат како потрошувачи. Во нечесните клаузули кај договорите за осигурување во Република Македонија како потрошувачки договори се применуваат следниве три закони и тоа: ЗОО, ЗЗП и ЗСО.

Заштитата на правата на потрошувачите во македонското законодавство се темели на ЗЗП. За да дојде до примена на правилата од овој закон, потребно е договарачот на осигурување или осигуреникот кај договорот за осигурување како договорна страна да се појави како потрошувач. Според ЗЗП, потрошувачот се дефинира како: „физичко лице кое купува производи или користи услуги за непосредна сопствена потрошувачка за цели кои се надвор од неговата трговска активност, бизнис или професија“; Една од базичните обврски кои осигурителот ги има кон договарачот на осигурување/потрошувачот е обврска за информирање на истиот.¹⁷³ Одредбите од ЗЗП кои се однесуваат на нечесните договорни одредби, претставуваат граница до каде може да оди осигурителот во определувањето на содржината и условите

¹⁷³Види повеќе во: Општите услови на работење и нечесните договорни одредби кај договорот за осигурување Коевски Г., Тушевска Б., Спасевски Д., стр.83;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

на договорот за осигурување, независно дали тие се изразени во полисата како атхезионен договор или се определени во општите услови на работење на друштвото за осигурување.¹⁷⁴

Според ЗЗП, за нечесни договорни одредби се сметаат и одредбите во потрошувачкиот договор за која одделно не се договарало и спротивно на начелото на совесност и чесност и која создава очигледен несразмер меѓу правата и обврските на штета на потрошувачот како договорна страна. Одделна договорена одредба ќе се смета дека не е поединечно договарана ако таа одредба била однапред формулирана од страна на трговецот, а потрошувачот немал влијание врз нејзината содржина, особено ако се работи за одредби што се однапред формулирани во стандардниот договор на трговецот.

Според решенијата на ЗЗП, како нечесни се сметаат и одредбите во потрошувачкиот договор и условите или комбинациите на одредбите и условите што имаат за цел при склучувањето на договорот да утврдат непосредна и конечна обврска за потрошувачот, а за трговецот се предвидени услови чија реализација не зависи од волјата на потрошувачот.¹⁷⁵

Целиот овој дел од ЗЗП содржи одредби кои ги определуваат, дефинираат и поставуваат одредени категории на елементи на договорот/општите услови на работење кои имаат карактер на *нечесни договорни одредби*. Имено, Законот во тие рамки предвидува дека: нечесна одредба во однос на цената се смета одредбата во потрошувачкиот договор со која на трговецот му се дозволува да ја менува цената во зависност од елементите, што исклучиво зависат од волјата на трговецот.¹⁷⁶

¹⁷⁴За разлика од атхезионите договори, општите услови на работење имаат за цел да го олеснат заклучувањето на договорот, така што измената или дополнувањето на клаузулите се остава на диспозитивната волја на договорните страни.

¹⁷⁵Види член 54 од ЗЗП: Нечесна одредба во однос на обврските – За нечесни се сметаат одредбите во потрошувачкиот договор и условите или комбинациите на условите и одредбите што имаат за цел при склучувањето на договорот да утврдат непосредна и конечна обврска за потрошувачот, а за трговецот се предвидени услови чија реализација не зависи од волјата на потрошувачот;

¹⁷⁶Види член 55, став 2, алинеја 3 од ЗЗП: Одредба со која трговецот на финансиски услуги за себе го резервира правото да ја менува висината на каматната стапка без да го извести

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

ЗЗП преку решенијата содржани во делот на нечесните клаузули, на јасен и недвосмислен начин утврдил што е нечесно и претерано строго во однос на осигуреникот кој во овој случај се јавува како потрошувач. Притоа, ЗЗП тргнал од уредувањето на прашањата преку кои трговецот има најдобра позиција да направи дисбаланс, односно да ги повреди правата на потрошувачот и тоа: менувањето на суштествените својства на производот која ја дава без согласност и знаење на осигуреникот, едностраното менување на времето и местото на испорака на стоката, предвидува одредба со која го ограничува правото на раскинување на договорот на потрошувачот/осигуреникот, да предвиди отстапување од правилото на истовремено исполнување на договорните обврски, односно да бара исполнување на обврската од потрошувачот, иако тој не ја исполнил, ниту е спремен да ја исполни својата обврска. Таксативното набројување на тоа што е нечесна клаузула во смисла на ЗЗП, нè наведува на констатацијата дека во суштина станува збор за одредби кои се спротивни со ЗОО и со целиот правен поредок. Спротивни на ЗОО, на добрите обичаи, на моралот и спротивни на целиот корпус начела на кои се темели ЗОО.

Нечесна се смета одредбата со која трговецот за себе го резервира правото еднострано да ги менува карактеристиките на производот што треба да се испорача или на услугата што треба да се изврши, ако таквите карактеристики се од суштествена природа за потрошувачот или за намената што потрошувачот ја планирал за производот или услугата, доколку потрошувачот го известил трговецот за таа намена, а трговецот се согласил со тоа или кога не постоела таква спецификација, таквата намена да можела основано да се предвиди.¹⁷⁷ Нечесна се смета одредбата во потрошувачкиот

потрошувачот, ако постои основа за тоа, со обврска трговецот да го известил потрошувачот веднаш штом тоа ќе биде можно и со право на потрошувачот веднаш да го раскине договорот;

¹⁷⁷Член 56 од ЗЗП: за нечесна се смета одредбата по потрошувачкиот договор со која трговецот за себе го резервира правото еднострано да ги менува карактеристиките на производот што треба да се испорача или на услугата што треба да се изврши, ако таквите карактеристики се од суштествена природа за потрошувачот или за намената што потрошувачот ја планирал за производот или услугата, доколку потрошувачот го известил трговецот за таа намена, а трговецот се согласил со тоа или кога не постоела таква спецификација, таквата намена да можела основано да се предвиди.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

договор со која трговецот се овластува еднострано да го утврдува или менува времето за испорака на производот или за извршување на услугата.¹⁷⁸ Како и местото на испорака, така и времето на испорака може да се утврди во самиот договор. Договорните страни може да утврдат различни начини да се одреди времето на предавање/извршување на услугата. Тоа е прашање на договор, оттука, ништовна е секоја одредба која содржи поинакво решение.¹⁷⁹

Во смисла на член 58 од ЗЗП, како нечесна се смета одредбата во потрошувачкиот договор со која на трговецот му се дава правото самиот еднострано да утврдува дали испорачаниот производ или извршената услуга е во согласност со договорот, или трговецот поседува исклучително право да ги толкува неспецифицираните одредби од договорот. Предвидувањето на ваков тип на клаузула претставува суштествена повреда на основните правила за толкување. Во делот на вонсудско толкување, ЗОО јасно укажува дека толкувањето единствено може да се довери на некој трет во случај кога одредена одредба е нејасна. Во поглед на толкувањето, единствено исправно е правилото дека договорните страни можат да предвидат дека во случај на несогласност во поглед на смислата и досегот на договорните одредби, некој трет ќе го толкува договорот.¹⁸⁰

Како нечесна се смета одредбата во потрошувачкиот договор со која се забранува на потрошувачот да го раскине договорот ако трговецот не ги исполнил своите обврски. Нечесна се смета и секоја одредба во потрошувачкиот договор со која се ограничува правото на потрошувачот да го раскине договорот, кога согласно со обврската за гаранција трговецот не ја почитува својата обврска за отстранување на недостатоците или не ги отстранува недостатоците во рокот определен со гаранцијата.¹⁸¹ Прашањето за

¹⁷⁸Член 57 од ЗЗП: За нечесна се смета одредбата во потрошувачкиот договор со која трговецот се овластува еднострано да го утврдува или менува времето за испорака на производот или за извршување на услугата.

¹⁷⁹Види Член 58 од ЗЗП.

¹⁸⁰Види во: член 94, став 1 од ЗОО.

¹⁸¹Види во: член 60 од ЗЗП: За нечесна се смета секоја одредба во потрошувачкиот договор со која се ограничува правото на потрошувачот да го раскине договорот, кога согласно со обврската за гаранција на трговецот не ја почитува својата обврска за отстранување на недостатоците или не ги отстранува недостатоците во рокот определен со гаранцијата.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

раскинување на договорите е посебно актуелно на теренот на осигурувањето. Ова е особено изразено кај продолжувањето на договорите после протокот на рокот за кој бил склучен базичниот договор. Според општите правила, точно се знае по кои основи може да се раскине договор. Исклучоци нема. Оттука, логично е таквите правни одредби да не произведуваат правно дејство. Нечесна се смета одредбата во потрошувачкиот договор што го обврзува потрошувачот да ги извршува своите обврски од договорот и покрај тоа што трговецот не ги извршил или доцни со извршувањето на своите обврски.¹⁸² Одредбата претставува само конкретизација на правилото за истовремено исполнување изразено преку начелото на истовремено исполнување на правата и обврските на договорните страни.

Нечесна се смета одредбата во потрошувачкиот договор со која се овластува трговецот еднострано да го раскине или да го менува договорот, без обесштетување на потрошувачот, освен во случај на крајна нужда.¹⁸³ Нечесна се смета и одредбата во потрошувачкиот договор со која се продолжува важноста на договорот на неразумно долг рок, ако потрошувачот не го раскинал договорот во определениот рок или со која автоматски се продолжува важноста на договорот за некој определен рок спротивно на известувањето од потрошувачот, ако на потрошувачот му е оставен многу покус рок за изјаснување во врска со продолжувањето на договорот од времето определено за истек на договорот.¹⁸⁴ Предвидувањето на ова одредба е од големо значење за заштитата на правата на потрошувачите. Кај потрошувачките договори од траен карактер бројни се споровите кои настануваат како резултат на

¹⁸²Види во: член 61 од ЗЗП: За нечесна се смета одредбата во потрошувачкиот договор што го обврзува потрошувачот да ги извршува своите обврски од договорот и покрај тоа што трговецот не ги извршил или доцни со извршувањето на своите обврски.

¹⁸³Види во: член 62 од ЗЗП: За нечесна се смета одредбата во потрошувачкиот договор со која се овластува трговецот еднострано да го раскине или да го менува договорот, без обесштетување на потрошувачот освен во случај на крајна нужда.

¹⁸⁴Види во: член 70 од ЗЗП: За нечесна се смета одредбата во потрошувачкиот договор со која се продолжува важноста на договорот на неразумно долг рок, ако потрошувачот не го раскинал договорот во определениот рок или со која автоматски се продолжува важноста на договорот за некој определен рок спротивно на известувањето од потрошувачот, ако на потрошувачот му е оставен многу покус рок за изјаснување во врска со продолжувањето на договорот од времето определено за истек на договорот.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

продолжување на договорот поради неизјаснување на потрошувачот или поради негово ненавремено изјаснување. Потрошувачите најчесто немаат можност да се произнесат за продолжувањето или престанувањето на договорот. Дотолку повеќе ако се земе предвид фактот дека потрошувачите најчесто влегуваат во облигациони односи без темелно да се информираат за условите под кои се договориле со трговецот.

ЗЗП предвидува и посебни одредби кои го уредуваат прашањето за нечесни договорни одредби во случај на спор. Имено, за нечесни одредби во потрошувачкиот договор се сметаат и одредбите на договорот со кои во случај на спор: 1) се ограничуваат доказните средства што може да ги користи потрошувачот; 2) го принудуваат потрошувачот да се откаже од своите правни средства против трговецот, и 3) му дозволува на трговецот, избор на определено место за седиште или живеалиште што е наведено во договорот, својата тужба да ја изјави во место што е различно од важечките домашни прописи за надлежноста.¹⁸⁵

ЗЗП предвидува посебни околности кои ќе бидат од важност при оцената дали се работи за нечесна договорна обврска. Имено, при оценувањето дали определена одредба од потрошувачкиот договор е чесна или не, ќе се земе предвид видот на производот што е предмет на договорот, сите околности пред и при склучување на договорот, другите договорни одредби, како и некој друг договор кој, во однос на договорот кој се оценува, претставува главен договор.¹⁸⁶

¹⁸⁵ Види во: член 71 од ЗЗП: За нечесни одредби во потрошувачкиот договор се сметаат и одредбите на договорот со кои во случај на спор:

- се ограничуваат доказните средства што може да ги користи потрошувачот;
- го принудуваат потрошувачот да се откаже од своите правни средства против трговецот;
- му дозволува на трговецот, избор на определено место за седиште или живеалиште што е наведено во договорот, својата тужба да ја изјави во место што е различно од важечките домашни прописи за надлежноста;

¹⁸⁶ Види член 78 од ЗЗП: При оценувањето дали определена одредба од потрошувачкиот договор е чесна или не, ќе се земе предвид особината на производот или услугата што е предмет на договорот, сите околности пред и при склучување на договорот, другите договорни одредби, како и некој друг договор кој во однос на договорот кој се оценува претставува главен договор.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

ЗЗП ги предвидува и последиците од нечесните договорни обврски. Имено, според членот 82 од ЗЗП, нечесната договорна одредба е ништовна. Ништовноста на одделни одредби од договорот не ја повлекува ништовноста и на самиот договор доколку истиот може да опстане без ништовната одредба.

Во суштина, иако ЗЗП содржи решенија кои се предвидени и во одредбите на ЗОО, тие имаат суштествено значење за работата на судовите и спречуваат имплементирање на некоректни одредби во општите и посебните услови на трговците. Конкретизирањето на општите одредби во делот на нечесните клаузули преку решенијата на ЗЗП, во голема мерка го олесни толкувањето на карактерот на одредбите кај потрошувачките договори од една страна, од друга страна на трговците на јасен и недвосмислен начин им е беше презентирано што е нечесно во нивното работење.

б) Општите услови за работење и нечесните договорни обврски според Законот за супервизија на осигурувањето

Супервизиските авторитети во Република Македонија играат голема улога во спроведувањето на заштитната политика на потрошувачите. Тие поставуваат минимум барања за осигурителните компании (домашни и странски) на пазарот. Притисок што супервизиските авторитети го создаваат врз осигурителните компании во основа се однесуваат на информациите, објавите и транспарентноста на пазарот. Овие базични обврски се предвидени во Законот за супервизија на осигурувањето со кој се уредува вршењето на работите на осигурувањето и статусот на Агенцијата за супервизија на осигурувањето (во понатамошниот текст „АСО“). АСО претставува регулаторен и надзорен орган во областа на осигурувањето. Покрај ова, законот содржи и одредби кои се однесуваат на содржината на полисата, а со тоа влијае врз уредувањето на односите помеѓу осигурителот и осигуреникот.

Пред да се наведат релевантните одредби од овој закон кои се однесуваат на третираното прашање во трудот, треба да се истакне дека овие одредби покрај за потрошувачките договори, ќе се применуваат и за договорот за осигурување како трговски договор. Токму ваквата примена на одредбите од ЗСО во однос на полисата за осигурување треба да се гледаат како предност.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Имено со оглед дека одредбите за нечесни договорни одредби од ЗЗП ќе се применуваат само на потрошувачките договори за осигурување, одредбите од ЗСО, заедно со одредбите од ЗОО, ќе бидат основата за заштита на договорните страни од нечесните договорни одредби кај трговските договори за осигурување.

Според ЗСО се предвидува минимумот на содржина на полисата на осигурувањето. Имено, ако осигурувањето покрива ризици на територијата на Република Македонија, договорот за осигурување особено ќе ги содржи следниве податоци:

1) настани врз основа на кои настанува обврска на друштвото за осигурување за плаќања кои произлегуваат од договорот за осигурување, како и настани поради кои обврската на друштвото за осигурување за плаќање престанува;

2) начин на извршување, обем и пристигнување на обврските на друштвото за осигурување;

3) износот и условите за плаќање на премија, како и правни последици во случај на неплаќање;

4) период на важење на договорот за осигурување, во кој особено треба да се наведе: начинот на автоматско обновување на договорот за осигурување; начинот на кој договорот за осигурување може да се откаже, делумно или целосно да се прекине, како и обврски на друштвото за осигурување во тие случаи;

5) последици од побарувања кои произлегуваат од договори за осигурување во случај на пропуштање на предвидените рокови;

6) името на застапникот во осигурувањето, називот на друштвото за застапување во осигурувањето, односно осигурително-брокерското друштво, доколку договорот за осигурување е склучен преку застапник, друштво за застапување, односно осигурително брокерско друштво;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

7) потребни дејствија кои треба да ги преземе осигуреникот во случај на настанување на осигурениот случај во насока на реализација на оштетно побарување до друштвото за осигурување.¹⁸⁷

ЗСО го предвидува и правото на информирање пред склучување на договорот кое му припаѓа на договарачот на осигурувањето. Имено, според членот 50 од ЗСО, ако осигуреникот е физичко лице, друштвото за осигурување, осигурителното брокерско друштво, друштвото за застапување во осигурувањето или застапникот во осигурувањето се должни, при склучување на договорот за осигурување од членот 49 на овој закон, во писмена форма да го известат лицето за следното: 1) назив, правен статус, седиште и адреса на друштвото за осигурување, како и филијалата преку која е склучен договорот за осигурување; 2) назив, правен статус, седиште, адреса и контакт телефон на друштвото за застапување во осигурувањето или осигурително-брокерското друштво, во случај кога договорот за осигурување е склучен преку друштво за застапување во осигурувањето или осигурително брокерско друштво; 3) општите и посебни услови на полиси кои се применуваат на осигуреникот и осигурителот и законот што го регулира договорот за

¹⁸⁷ Види член 49 од ЗСО: (1) Ако осигурувањето покрива ризици на територијата на Република Македонија, договорот за осигурување особено ќе ги содржи следниве податоци: 1) настани врз основа на кои настанува обврска на друштвото за осигурување за плаќања кои произлегуваат од договорот за осигурување, како и настани поради кои обврската на друштвото за осигурување за плаќање престанува; 2) начин на извршување, обем и пристигнување на обврските на друштвото за осигурување; 3) износот и условите за плаќање на премија, како и правни последици во случај на неплаќање; 4) период на важење на договорот за осигурување, во кој особено треба да се наведе: - начин на автоматско обновување на договорот за осигурување; - начин на кој договорот за осигурување може да се откаже, делумно или целосно да се прекине, како и обврски на друштвото за осигурување во тие случаи; 5) последици од побарувања кои произлегуваат од договори за осигурување во случај на пропуштање на предвидените рокови и 6) во однос на осигурување на живот, рокови и услови, како и обем на авансни плаќања согласно со полисите за осигурување, рокови и услови кои се однесуваат на учество на осигурениците во добивката на друштвото за осигурување, како и критериуми за пресметка на нивното учество, и услови и методи за пресметка и исплата на откуп на вредност. (2) Во случај на осигурување на правна заштита од точката 17 став 2 од членот 5 на овој закон, во договорот за осигурување децидно се наведува дека друштвото за осигурување ги покрива исклучиво трошоците за правно застапување преку адвокат или друго лице назначено од друштвото за осигурување. (3) договорот за осигурување не смее да биде во спротивност со одредбите на други закони кои ги регулираат договорите за осигурување.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

осигурување; 4) случаи при кои општите и посебни услови на полисата не се применуваат на односот меѓу осигурителот и осигуреникот, извршување, обемот и пристигнување на обврските на друштвото за осигурување; 5) период на важење на договорот за осигурување; 6) износот на премија, како и пресек на премијата по одделни ризици (доколку со договорот за осигурување се покриени ризици кои произлегуваат од неколку класи на осигурување) и износите на даноци, такси и други трошоци по основа на премијата и вкупниот износ што треба да се плати; 7) право на одложување или прекинување на договорот за осигурување; 8) упатување на Агенцијата за супервизија на осигурување, како надлежен орган за супервизија на друштвото за осигурување до кое може да се достави жалба во однос на друштвата за осигурување и осигурителните брокерски друштва, друштвата за застапување во осигурувањето и застапниците во осигурувањето; 9) начин на поднесување на оштетно побарување до друштвото за осигурување, а во случај кога договорот за осигурување е склучен преку осигурително брокерско друштво и известување на осигуреникот за неговата можност да побара помош од страна на осигурително-брокерското друштво во случај на настанување на осигурениот случај; 10) начин на поднесување на приговор, односно жалба против работењето на друштвото за осигурување, друштвото за застапување во осигурувањето, односно осигурително-брокерското друштво и начин на вонсудско решавање на спорови меѓу договорните страни, и 11) органот надлежен за супервизија врз работењето на друштвото за осигурување.

Со оглед на дилемите кои се јавуваат од искуствата во практиката по однос на одредени злоупотреби направени при техничката изработка на општите услови на работење, ЗСО предвидува и одредби според кои општите и посебните услови на работење, како и известувањата со кои договарачите на осигурување го остваруваат своето право на информирање треба да бидат направени на јасен и разбирлив начин со употреба на македонскиот јазик.¹⁸⁸ Ова е допрецизирање на одредбата поставена во членот 130 став 4 од ЗОО

¹⁸⁸Види член 52 од ЗСО: Текстот на Општите и посебни услови на полиси и известувањето од членовите 50 и 51 на овој закон, треба да бидат составени на јасен и разбирлив начин на македонски јазик.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

според кој општите услови на договорот мора да бидат објавени на вообичаен начин. Под поимот вообичаен начин се подразбира објавување на истите на веб-страната на друштвото. Навременото објавување и информирање на потрошувачкиот сектор превентивно дејствува врз „значително нарушување на пазарното однесување на потрошувачите“ што во суштина подразбира пазарно однесување со цел значително да се оневозможи способноста на потрошувачот да донесе одлука така што претходно бил информиран, предизвикувајќи на тој начин потрошувачот да донесе одлука за правење промет којашто не би ја донел во друг случај.

Во овој сегмент, практиката покажува дека македонските осигурителни компании сосема свесни за позицијата на Агенцијата во речиси сите општи и посебни услови ја позиционираат Агенцијата за супервизија на осигурување. Правната формулација на ова право низ одредбата: „договарачот, осигуреникот или корисникот на осигурувањето можат да достават жалба во однос на осигурителот до АСО како надлежен орган за супервизија на друштвата за осигурување“.

2. Нечесните клаузули според македонската судска практика

Покрај начинот на третирање на нечесните клаузули кои се среќаваат кај договорите за осигурување на стока во меѓународниот превоз од страна на македонското позитивно право, во следниот дел ќе стане збор за нивниот третман во македонската судска практика. Имено, нечесните клаузули во осигурувањето, не се поим кој ние го измисливме да биде предмет на овој магистерски труд. Уште многу одамна, оваа тема била интересна за пошироките академски кругови. Отсекогаш се поставувало прашањето кој добива, а кој губи со општите услови на работење. Основно начело на договорното право определува дека „учесниците во облигационите односи се рамноправни“¹⁸⁹, но сепак неспорно е дека се забележуваат различни контроверзии при примената и толкувањето на одредени одредби на општите

¹⁸⁹Види член 4 од ЗОО: Учесниците во облигациониот однос се рамноправни;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

услови. Во теоријата, основата врз која се бара судска контрола над нечесните договорни одредби, најчесто се наоѓа во барањето за заштита на послабата договорна страна, односно со заштитата на послабата договорна страна се врши компензација на положбата во која таа се нашла при склучувањето на договорот каде што таа е сведена на позиција прифати или отфрли (take-it-or-leave-it), со особено изразена доминација на едната од договорните страни која произлегува од нејзината економска моќ во конкретниот однос.¹⁹⁰

Во претходниот дел, зборувавме за законските одредби со кои се регулираат нечесните клаузули во осигурувањето. Иако станува збор за релативно мал број законски одредби посветени на оваа проблематика, практиката покажува дека истите претставуваат драгоцен помош за судовите при спроведувањето судска контрола во оценувањето дали и во кој обем договорот кој се повикува или ги содржи општите услови е полноважен. Покрај овие решенија, судовите нужно се повикуваат и на општите начела на кои се темели целиот ЗОО, и тоа: рамноправност на учесниците во облигационите односи, начело на совесност и чесност, забрана за злоупотреба на правото, забрана за искористување на монополската положба. Овие начела во суштина претставуваат најефикасен инструмент за дополнување на правните празнини во случај кога судот проценил дека таквите празнини постојат.

Во најголем број судски пресуди, образложенијата на судот се базираат токму на некое од овие начела, и тоа: постапил спротивно на начелото на совесност и чесност, го злоупотребил своето право, постапил спротивно на начелото на еквивалентност во заемните давања итн. Иако македонската судска практика не може да се пофали со голем корпус на судски пресуди за нечесните клаузули во делот на потрошувачкото право, сепак, во делот на заштитата на правата на трговците се среќаваат пресуди каде судот декларирал ништовност на одредбите од договорот.¹⁹¹

¹⁹⁰Hesselnik M., „Unfair Terms in Contracts between Businesses”, <http://ssrn.com/abstract=1871130>, пристапено на 19.07.2015;

¹⁹¹Hesselnik M., Ibid, стр.80;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

3. Правни стојалишта на судската практика по однос на нечесните клаузули во осигурувањето

Од судската пракса од ЗОО ги издвојуваме следните правни стојалишта:

Односот помеѓу осигуреникот и осигурителот се пресудува врз основа на правила што го уредуваат договорот за осигурување, а не врз основа на правилата за причинување на штета.

Осигурителот е обврзан да му го исплати на осигуреникот или на некое трето лице надоместот, односно договорениот износ или да стори нешто друго во согласност со договорот, а не да му ја надомести штетата¹⁹².

Кога со правилата на осигурување на автомобилското каско е предвидено правото на осигуреникот да бара исплата на надомест за оштетување на автомобилот/камионот, нема право да бара поправка на истото.

Општите одредби за надомест на материјална штета со воспоставување на поранешната состојба *restitutio in integrum* не се применуваат во договорот за осигурување.

За определување на сумата на надоместот на штетата: На имотот на осигуреникот заради настанување на осигурениот случај, од значење се одредбите од договорот за осигурување, а не одредбите од член 189, став 2 од ЗОО.

Настанот со оглед на кој се склучува осигурувањето (осигурениот, мора да биде иден, неизвестен и независен од исклучивата волја на договарачот. Договорот за осигурување е ништовен, ако во моментот на неговото склучување веќе настанал осигурениот случај, или тој бил во настапување или

¹⁹²Види член 953 од ЗОО: Со договорот за осигурување се обврзува договарачот на осигурувањето, врз начелата на заемност и солидарност да здружува определен износ во друштвото за осигурување, односно во друштвото за ризици (осигурувач), а друштвото се обврзува ако дојде до настан кој претставува осигурен случај, да му го исплати на осигуреникот или на некое трето лице надоместот, односно осигурената сума или да направи нешто друго.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

било извесно дека ќе настапи, или ако веќе тогаш престанала можноста тој да настане.¹⁹³

Ако е договорено дека со осигурувањето ќе биде опфатен определен период кој му претходи на склучувањето на договорот, договорот ќе биде ништовен само ако во моментот на неговото склучување на заинтересираната страна ѝ било познато дека веќе настанал осигурениот случај, односно дека веќе тогаш престанала можноста тој да настане. Според одредбите на овој член осигурениот случај е таков настан што однапред е предвиден со договорот со чие настапување настанува обврска на осигурителот да ја надомести штетата што (со негово – ова се брише) е причинета. Ова се однесува на имотното осигурување и на ова осигурување како дел од имотното осигурување.¹⁹⁴

Осигурениот случај се разликува со ризикот кој всушност е опасност која е предвидена со самиот договор и со чие случување настапува осигурениот случај. Како правен поим ризикот претставува есенцијален елемент на осигурувањето како правен однос. За разлика од компаративното право кај нас ризикот нема своја дефиниција.

Според нашиот правен систем, дефиниран е осигурениот случај кој треба да биде иден неизвесен и независен и да претставува основ за исплата на надоместот, договорената сума или осигурителот да направи нешто друго.

Кај договорот за осигурување ризикот и осигурениот случај се две меѓусебно поврзани варијабли, но сепак различни бидејќи ризикот е можност за настанување на некој иден неизвестен настан кој не зависи исклучиво од волјата на заинтересираната страна. Дилемата се поставува околу тоа дали заинтересирано лице е само договарачот на осигурувањето или тоа е и самиот

¹⁹³Види член 954 од ЗОО: (1) Настанот со оглед на кој се склучува осигурувањето (осигурениот случај), мора да биде иден, неизвесен и независен од исклучивата волја на договарачот. (2) Договорот за осигурување е ништовен ако во моментот на неговото склучување веќе настанал осигурениот случај, или тој бил во настанување или било извесно дека ќе настапи, или ако веќе тогаш престанала можноста тој да настане. (3) Ако е договорено дека со осигурувањето ќе биде опфатен определен период кој му претходи на склучувањето на договорот, договорот ќе биде ништовен само ако во моментот на неговото склучување на заинтересираната страна ѝ било познато дека веќе настанал осигурениот случај, односно дека веќе тогаш престанала можноста тој да настане.

¹⁹⁴Види коментар:Чавдар К., (2012).,1 Коментар на Закон за облигациони односи. Скопје;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

осигуреник. Честопати осигуреникот и договаработ се исто лице, па овде не постои дилема¹⁹⁵.

Осигурениот случај, односно настанот за кој се склучува осигурувањето мора да биде иден независен и неизвесен од волјата на договаработ.

Одовде произлегуваат и правни последици од неисполнувањето на овие услови, а тие се предвидени во ставот два кој се однесува на ништовноста на договорот за осигурување, ако настанот се случил пред или во моментот на склучување на договорот или ако во тој момент веќе престанала можноста за негово настанување. Исклучувањето е предвидено во ставот три и се однесува на период на кој е опфатен со осигурувањето, а му претходи на истиот. Товарот на докажување за одреден осигурен настан, како и околностите под кои тој настанал, му паѓа на осигуреникот.

Општите одредби од ЗОО за ништовност и поништување на договорот за задолжително осигурување на корисниците, односно сопствениците на моторни возила се однесуваат на договорот за каско осигурување кој е ништовен ако во моментот на неговото склучување осигурениот случај е веќе настанат. Ништовен е договорот за осигурување пратка во превоз склучен по извршениот превоз откако осигурениот предмет му бил предаден на примачот¹⁹⁶.

Во продолжение, ќе разгледаме неколку практични примери за донесени одлуки од страна на судовите во Република Македонија, а се однесуваат на одредбите од договорот за осигурување.

Во првиот пример е донесена одлука на Основен суд во Велес 28.03.2011 година МАЛВП, Бр.355/10.¹⁹⁷ Во спорот помеѓу осигуреникот (тужителот) и осигурителната компанија (тужениот), тужениот приговара на барањето на тужителот истакнувајќи дека:

¹⁹⁵ Правните стојалишта на судската практика се употребени по К. Чавдар, Закон за облигациони односи, со коментар, Скопје 2001;

¹⁹⁶ Види пресуда : ССМ ССЖ 2047/88 16.01.1989 год.

¹⁹⁷ <http://www.osveles.mk/> , пристапено на 28.08.2013 година.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Тужителот не го почитувал член 18 од Општите услови каде е наведено дека корисникот на осигурувањето може да поднесе тужба до надлежен суд, **само доколку претходно поднел барање за ад хок арбитража**. Од овие причини, смета дека тужбата на тужителот е преуранета и како таква судот треба да ја отфрли.

При донесувањето на пресудата, судот ги имаше во вид укажувањата на полномошникот на тужениот дека тужбата на тужителот е преуранета и дека истата треба да се отфрли, бидејќи тужителот не го почитувал член 18 од Општите услови за осигурување и истите ги ценеше, но не ги прифати од причина што тужителот по поднесената пријава-оштетено побарување признал 6% траен инвалидитет на тужителот во врска со предметната повреда и веќе му исплатил сума во вкупен износ од 33.000,00 денари, што значи **го прифатил пријавеното оштетено побарување на тужителот**.

Одредбата од член 18 од Општите услови за осигурување на последици од несреќен случај, според судот не го ограничува правото на тужителот, доколку не ги испочитува одредбите од општите услови да побара судска заштита, затоа што според член 974 од ЗОО **ништовни се одредбите од договорот, а со тоа и на општите услови кои се составен дел на договорот за осигурување** кои предвидуваат губење на правото на надомест или сумата на осигурување, ако осигуреникот по настапувањето на осигурениот случај не изврши некоја од пропишаните или договорени обврски.

Забележуваме дека пресудата донесена од страна на судот, превенирала ситуација на правно дејство на нечесни договорни клаузули во договорот за осигурување.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Во вториот пример, пресудата на Основен суд Скопје 2, констатирано е дека одредбите од посебните услови во никој случај не може да доведат до губење на правото на обесштетување во случај кога осигурениот ризик е опфатен со осигурителната полиса¹⁹⁸.

Во оваа насока без влијание за поинакво одлучување се и наводите на тужениот дека тужителот подоцна од рокот определен во член 9 став 1 од Посебните услови го известил тужениот за поднесеното оштетно побарување, односно за настанатиот осигурен случај. Со други зборови, определените рокови со Посебните услови на тужениот се од инструктивна природа, исто како и определените договорни обврски кои се во насока на внимателно постапување при обработка на конкретен штетен настан, па евентуалното отстапување од овие рокови и договорни одредби во никој случај не може само по себе да доведе до губење на правото на тужителот за исплата на надомест по договорот за осигурување.

Третиот пример се однесува на следната **пресуда**: тужителот Друштво за туризам и графика СИВЕС ДООЕЛ увоз-извоз ДООЕЛ С., против тужениот Акционерско друштво за осигурување „ВИНЕР Виена Иншуренс Груп С.“, за надомест на штета, одлучувајќи по жалбата на тужениот, против пресудата на Основниот суд Скопје II Скопје ТС.бр.1562/11 од 12.4.2012 година, донесе **ПРЕСУДА**:

ЖАЛБАТА на тужениот, СЕ ОДБИВА КАКО НЕОСНОВАНА.

Основниот суд Скопје II Скопје, обжалената пресуда го усвоил тужбеното барање на тужителот Друштво за туризам и графика „СИВЕС“ ДООЕЛ увоз-извоз ДООЕЛ С., па го задолжил тужениот Акционерско друштво за осигурување „ВИНЕР Виена

¹⁹⁸ <http://www.osskopje2.mk/>, (пристапено на 26.08.2013) година.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Иншуренс Груп С.“, да му плати на тужителот на име надомест на штета износ од 425.200,00 денари, со законска казнена камата. Судот ценејќи ги цитираните законски одредби, правилно утврдил дека тужителот има основ за исплата на надомест од осигурувањето, независно што не постапил **согласно упатствата и одредбите од чл.973 ст.1 од 300** и во определениот рок од три дена не го пријавил осигурениот случај, кај осигурителот, бидејќи **согласно со чл. 974 од истиот закон**, неизвршувањето на оваа негова обврска не предизвикува губење на правото на надомест и дека тужениот не докажал дека со задоцнувањето на тужителот претрпел некаква штета, што би можело да има влијание на намалување на износот на надоместокот што треба да му го исплати на тужителот. Според наоѓање на овој суд, првостепениот суд правилно земал за утврдено дека тужениот како осигурител е должен да му ја исплати на тужителот како осигуреник причинетата штета определена од страна на вештото лице и намалена со 25% франшиза.

Судот ценејќи ги цитираните законски одредби, **правилно утврдил дека тужителот има основ за исплата на надомест од осигурувањето, независно што не постапил согласно упатствата и одредбите од чл. 973 ст. 1 од 300 и во определениот рок од три дена не го пријавил осигурениот случај, кај осигурителот, бидејќи согласно со чл. 974 од истиот закон, неизвршувањето на оваа негова обврска не предизвикува губење на правото на надомест и дека тужениот не докажал дека со задоцнувањето на тужителот претрпел некаква штета, што би можело да има влијание врз намалување на износот на надоместокот што треба да му го исплати на тужителот.** Според наоѓање на овој суд, првостепениот суд правилно земал за утврдено дека тужениот како осигурител е

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

должен да му ја исплати на тужителот како осигуреник причинетата штета определена од страна на вештото лице и намалена со 25% франшиза во пресметан износ од 425.200,00 денари со законска казнена камата.

Третиот пример се однесува на **Пресудата на Апелационен суд Скопје ТСЖ. бр. 1531/12 од 29.11.2012 година:**

Имајќи ја предвид директивата 93/13 еез, директива која во 1993 година (пристапено 23.04.2015) европската заедница ја донела од следниве причини. Поради реалната потреба од ускладеност на прописите во заедницата, поради размената на стоки и услуги и неускладеноста на правната регулатива во делот на склучувањето на трговските договори помеѓу продавачите и купувачите на стока и услуги, се појавува потреба од правно регулирање на нечесните клаузули во договорите кои се склучуваат во прометот на стоки и услуги. Целта на ова е да се овозможи еднаквост на страните во прометот да не се дозволи едната страна да биде во **поповолна ситуација од другата, односот помеѓу потрошувачите од една страна и продавачите и давателите на услуги од друга страна, неопходно е да се предвиди исклучување на нечесните клаузули. Прометот на стоки и услуги во земјите се одвива непречено и лесно може да се случи продавачот, односно давателот на услуга да е од една земја, додека корисникот на услугата или купувачот да е од друга земја-членка.**

Со оваа одлука на Судот истиот утврдил дека: **За нечесни ќе се сметаат оние одредби од договорот кои се спротивни на „добра волја - бонна вите“ се донесени на штета на потрошувачот и нему не му обезбедуваат еквивалентност во правата и обврските во споредба со**

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

истите на спротивната страна од договорот, а кои произлегуваат од договорот.

Нечесни се и оние клаузули кои што не се предмет на преговарање помеѓу двете страни, туку се однапред определени од едната страна, па така другата ако сака да пристапи кон договорот, мора да ги прифати такви какви што се однапред определени и нема можност за избор или истиот му е ограничен. Во случај на спор ако продавачот се повика дека се преговарало за одредена одредба поединечно, товарот на докажување му припаѓа нему.

Треба да напоменеме дека според одредбите на ЗОО, поморското осигурување не е опфатено со овие одредби. Но, за пловидбеното осигурување кое е дел од транспортното осигурување, должни сме да напоменеме дека за него важат одредбите од Закон за внатрешна пловидба. За осигурувањето на побарувањата кај ова осигурување нема посебни прописи, меѓутоа за осигурување на побарувањата се применуваат институтите од облигационото право, како што се: гаранции, залог, хипотека и др. институти. Исто така овде важат општите правила за осигурување на побарувањата кои се донесуваат од страна на осигурителните компании.¹⁹⁹

Односите, пак, кои се однесуваат на реосигурувањето, се регулирани со Законот за супервизија на осигурувањето. Предност во својата примена пред одредбите од ЗОО имаат одредбите кои се однесуваат на задолжителното осигурување, бидејќи одредбите од ЗОО се доброволни и склучувањето на договорот за осигурување зависи единствено од волјата на договорните страни.

Законот за облигациони односи претставува *lex generalis* во однос на Законот за супервизија на осигурувањето кој во оваа област важи за *lex*

¹⁹⁹Види член 955 од ЗОО: (1) Одредбите на оваа глава нема да се применуваат врз пловидбеното осигурување, како ни врз другите осигурувања врз кои се применуваат правилата за пловидбеното осигурување. (2) Наведените одредби нема да се применуваат ни врз осигурувањето на побарувањата, како ни врз односите на реосигурувањето;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

спесијалис, што би значело дека сè она што не е опфатено во Законот за супервизија на осигурувањето, ќе се решава со одредбите во ЗОО.

Така, одредбите од ЗОО за договорот за осигурување не се применуваат на односите меѓу осигурителот и третото оштетено лице кое претрпело штета поради употреба на моторно возило или патници во јавниот сообраќај на кои се применуваат прописите од задолжителното осигурување во сообраќајот.

Постојат и отстапувања од овие одредби. Со договор може да се отстапи само од оние одредби на оваа глава во кои тоа отстапување изречно е дозволено, како и од оние што им даваат на договарачите можност да постапат како што сакаат. Отстапување од другите одредби, доколку не е забрането со овој или со некој друг закон, е дозволено само ако е во несомнен интерес на осигуреникот.²⁰⁰

Одредбите од овој член не упатуваат дека одредбите од ЗОО имаат императивен карактер а од тоа или од каде што произлегува дека задолжителноста /императивноста на одредбите од ЗОО се правило додека /а диспозитивноста е /или претставува исклучок . Ова е спротивно на општото начело на диспозитивност кое што е содржано во член три од ЗОО за тоа како да се свати императивноста а како диспозитивноста на овие норми /императивноста при примената на одредбите од ЗОО се правило, а диспозитивноста е исклучок. Што е спротивно на општото начело од ЗОО член 3, како да се сфати императивноста, а како диспозитивноста на овие норми. Сè она што е во рамките на одредбите на ЗОО т.е. не во спротивност на овие одредби е дозволено и оставено на слободна волја на странките. Значи тие слободно можат да се договараат во рамките на одредбите на ЗОО и притоа е многу важно да ги почитуваат одредбите т.е. принципите од членовите на Законот.

Постојат уште неколку членови од ЗОО, во чиј коментар од Кирил Чавдар се среќаваме со нечесните клаузули во македонската судска практика,

²⁰⁰Види член 956 од ЗОО: (1) Со договор може да се отстапи само од оние одредби на оваа глава во кои тоа отстапување изречно е доволно, како и од оние што им даваат на договарачите можност да постапат како што сакаат. (2) Отстапување од другите одредби, доколку не е забрането со овој или со некој друг закон, е дозволено само ако е во несомнен интерес на осигуреникот.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

меѓутоа со оглед на просторното и временско ограничување во разработката на оваа тема, сметаме дека горенаведените се сосема доволни.

Овде за крај, само да напоменеме дека во став 2 на членот кој се однесува на отстапување од други одредби, се мисли дека доколку со ЗОО или со некој друг закон не е забрането, тогаш е дозволено само ако е од несомнен интерес на осигуреникот. Се мисли на намерна и неточна пријава, последици од неисплатена премија, зголемување на ризикот, почеток на дејство на осигурувањето и сл.

Глава 6.

VI.РЕЗУЛТАТИ ДОБИЕНИ ОД АПЛИКАТИВНОТО ИСТРАЖУВАЊЕ СО ПОМОШ НА МЕТОДИТЕ НА АНКЕТА И ИНТЕРВЈУ

1. Предмет, цел и методологија на истражување

Во целокупното истражување се одлучивме да ги издвоиме резултатите од овие два метода, од причина што истите немаат за цел директно да нè однесат до конкретна правна констатација, туку со нивна помош извлекуваме заклучок кој што придонесува кон нашата правна аргументација во проучувањето на ова проблематика. Иако методите што ги користевме во истражувањето беа елаборирани во почетокот на магистерскиот труд, во овој сегмент во прилог за заокружување на одредени прашања ги елаборираме спорадично. Тргувајќи од **предмет** на овој труд, нечесните клаузули кои се среќаваат во осигурувањето на стока во меѓународен превоз, **целта** ја насочивме кон осознавање на состојбата, односно разјаснување на прашањето: *не/постојат нечесни клаузули во општите и посебните услови на работење во компаниите во Македонија, односно не/постои нечесна политика или постои чесна политика во условите за осигурување.*²⁰¹

За да се постигне целта на ова истражување, употребени се податоци добиени од секундарни извори (desk research) и добиени податоци од примарни извори (field research). Значи, користени се податоци од објавени книги, публикувани трудови, списанија, извештаи, статии и слично, добиени од библиотечните фондови или преку користење на интернет мрежата.

²⁰¹ Во текстот на магистерската теза генерално зборуваме за општите услови, иако на одредени места користиме и посебни услови за работење на компаниите. Класификацијата не ја нагласувавме на секое место поединечно од причина што за нашето истражување тоа беше ирелевантно. Битно беше да се согледа законитоста на клаузулите и рамноправноста на страните низ призмата на општите или посебните услови. Дотолку повеќе што практиката покажува дека конкретно прашање во различни осигурителни компании може да биде уредено некаде со посебни, некаде со општи услови.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Откако завршивме со истражувањето кое го спроведовме со цел да ја утврдиме реалната слика на нечесните клаузули кај општите услови во осигурувањето на стока во меѓународен транспорт, следува прибирање и средување на податоците, нивна статистичка обработка за на крај да го изнесеме заклучокот од истражувањето.

Обработката на податоците е претежно сведена на квалитативна анализа. Истата се сведува на анализа и интерпретација на податоците со претходно пресметување и одредување на проценти, од кои ќе произлезат други статистички постапки кои ќе нè одведат до утврдување на релевантен заклучок во врска со однапред поставените цели на истражувањето. Затоа и се насочивме кон правење на една детална квалитативна анализа, бидејќи кај квалитативните истражувања при анализата на резултатите, бројките не се толку важни колку што е важен квалитетот, односно утврдување на вистинската слика на проблемот. Притоа акцентот на истражувањето ќе го ставиме на зошто и како, наспроти квантитативните истражувања во кои главниот акцент се става на *што, каде, кога, колку*. Резултатите добиени од анкетните прашалници ќе послужат за анализирање на проблемот и верификување на веќе утврдените хипотези на истражувањето. Како резултат на тоа, анкетните прашалници се направени на тој начин да делуваат поттикнувачки на испитаниците за истите да го искажат својот став, мислење и реакција, врз основа на што може да се анализираат поголем дел од спектарот на квалитативните аспекти на проблемот/темата која е предмет на истражување.

За да можеме да ја истражиме темата која е предмет на нашиот интерес, треба првин да ја утврдиме независната варијабла, а тоа во нашиот случај ќе бидат условите во договорот за осигурување на стоки во транспорт. Потоа треба да ги утврдиме зависните варијабли (некои од горенаведените) и со тоа да се докаже вистинитоста на резултатите, односно да ја потврдиме или отфрлиме вистинитоста на хипотезата, а тоа ќе зависи од добиените резултати при истражувањето.

За таа цел во истражувањето беа опфатени осум осигурителни компании во РМ од вкупно 11 компании на македонскиот пазар кои се регистрирани за

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

работење од областа на неживотно осигурување. Предмет на истражување ќе биде осигурителното покритие со општите услови на транспортното осигурување во осум од единаесет компании во Македонија и тоа: „Винер осигурување“, „Триглав Осигурување“, „Албсиг“, „Инсиг“, „Осигурителна полиса“, „Еуролинк“, „Еуроинс“ и „Адор Македонија Скопје – Виена иншуренс груп“. Сите овие компании се различни по големина и успех почнувајќи од најуспешните и најзастапените на пазарот, средните и од најслабите компании, начинот на работа и нивно придржување во рамките на законските прописи.

Со помош на методот на компарација меѓу нив и Законот за осигурување и Законот за супервизија во осигурувањето, Меѓународната конвенција за осигурување во транспорт на стоки. Овде ќе истакнам дека врз основа на горенаведеното, примерокот е веродостоен и веројатен.

Општите услови на осигурување во сите истражени компании се однесуваат на осигурителното покритие. Според нив и според посебните услови кои што ги имаат пропишано осигурителните компании во Македонија, се клаузулите во осигурувањето кои што се наведени во секоја осигурителна полиса која што се однесува на транспортното осигурување. Осигурителот стоката во полисата ја осигурува во транспорт по копно, внатрешни води (реки и езера) и во воздухоплови. Според општите услови пропишани во осигурителните компании, истите се однесуваат и на трошоците со кои се направени заради спречување или намалување на штетите кои се покриени со осигурувањето и трошоците за придонес во генералната катастрофа. Како дел од нечесните клаузули овде може да се вбројат ограничувањата кои се однесуваат на осигурителното покритие. На прашањето зошто е тоа така, можеме да заклучиме дека во пракса редовно се случува осигуреникот кога го склучува договор за осигурување да мисли дека стоката е осигурена во сите случаи без исклучок и дека целиот товар на надомест на настаната штета му паѓа на осигурителот. Дури откако ќе настане осигурениот случај, осигуреникот преку договарамот на осигурувањето или директно од осигурителната компанија се запознава со овие клаузули, бидејќи при склучување на договорот, не им обрнал должно внимание на овие услови кои се дел од договорот.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

1.Првата клаузула која се однесува на ограничувањето кај осигурителното покритие во „Триглав Осигурување“ е дека осигурителот во ниту еден случај не го покрива делот од штетите кои настанале независно од транспортните опасности како што се: крш, расипување, истекување или како што е дефинирано во други компании, протекување на течна стока, но независно се однесува на истото. И тоа во обем кој што е предвиден со други прописи или во пракса. За колкав обем станува збор не е конкретизирано, но во пракса се мисли на: расипување на стока ако стоката по својата природа е расиплива (во некои компании ова е вака дефинирано, додека во други не е специфицирано, па така осигуреникот нема да знае точно за колкав обем се работи и во истовреме го става во понеповолна положба од осигурителот при потпишување на договорот.²⁰²

2. Втората клаузула се однесува на т.н. франшиза или познато како учество во штета на осигуреникот. Имено, ако при осигурувањето е склучувањето на договорот е предвидена франшиза. Осигурителот нема да го земе во обзир одбитокот од претходната ставка, туку само договорената франшиза. Оваа клаузула во сите осигурителни компании е иста. Ова се однесува на делот кој претходно се утврдува при склучување на договорот. Оваа клаузула е таква која е неопходно да се запознае осигурителот, бидејќи различна висина на франшиза во договорот значи и различна осигурителна премија, односно колку е поголема франшизата, толку е помала премијата. Нечесност на оваа клаузула е нефер во поглед на тоа дека кога осигуреникот ја осигурува стоката, сака да плати помала премија поаѓајќи од мисла или надеж дека осигурителниот настан нема да се случи. Но, тоа значи дека сумата на осигурување е помала и на истата помала вредност ќе се исплати штетата без разлика дали или иако реалната вредност на стоката е поголема.

Додека во делот на транспарентноста на оваа клаузула може да се каже дека не е во делот на скриени клаузули токму заради нејзината природа и речиси секогаш при склучување на договорите, на осигурениците им се

²⁰² Општи услови за осигурување на стока во транспорт, Триглав Осигурување 2012;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

нагласува како право на избор, како во поглед на користењето на клаузулата, така и во поглед на висината на франшизата.

3. Исклучок од ова е следната клаузула која се однесува на делумна штета која е настаната на стоката која паднала од бродската палуба (при осигурување на стока која се превезува со брод) и која подоцна е подигната од морето или од водата. Оваа штета се надоместува без франшиза. (Овде се поставува прашањето дали поединечно се нагласени при осигурувањето).

4. Следнава клаузула се однесува на таксативно наброени исклучувања во кои осигурителот во ниеден случај нема да надомести штета ниту трошоците во следниве случаи:

- зли намери или груба немарност на осигуреникот или неговите работници (обврска за почитување на начелото на совесност и чесност)²⁰³.

- скриени недостатоци или природни својства на правата стока. Според Законот за супервизија на осигурувањето, договорот за осигурување нема да се склучи или доколку се склучи, ќе биде ништовен ако осигуреникот знаел или морал да знае за скриените недостатоци или природни својства за стоката кои ќе бидат причина за настанување на штетата, а за тоа не го известил навреме осигурителот.

- неправилно пакување и неправилно товарање на стоката и недоволна заштита на пратката, и

- неисправни ознаки на стоката избор на несоодветно превозно средство, неправилна или неточна декларација на стоката, неправилно предавање на стоката на превозникот и сл.

Во ниеден случај не исплаќа штета според општите услови во кои е предвидено дека доколку настане штета како последица на воени дејствија, политички немири и штрајкови или како што е дефинирано во условите на осигурителната компанија „ВИНЕР“ исклучувањето од клаузулата А исклучува

²⁰³Види член 5 од ЗОО: Во засновувањето на облигационите односи и остварувањето на правата и обврските од тие односи учесниците се должни да се придржуваат кон начелото на совесност и чесност.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

осигурување од воен и политички ризик. На ист начин е дефинирано и во останатите компании.²⁰⁴

- со осигурувањето не се покриени штетите настанати од причини што осигуреникот не го известил осигурителот за сите познати околности кои значително влијаат врз оценка на ризикот

При поставувањето на хипотетската рамка на овој научно-истражувачки проект, се водевме од повеќе варијабли и една константа: Позицијата на осигурителот и осигурувањето во домашниот и меѓународниот стоковен промет, договорот за осигурување како константи од една страна и структуралните промени во осигурителната дејност.

Ставајќи го во центарот на вниманието договорот за осигурување (правата и обврските), истовремено земајќи ги предвид промените кои ја зафатија ова област, процесот на глобализација, хипотетската рамка на овој труд е дизајнирана на следниот начин – дефинирање на условите во договорот за осигурување на стоки во транспорт каде што независна варијабла ќе претставува примената на самите услови изразени преку обемот на осигурувањето, додека како зависни варијабли, односно фактори од кои што зависи промената на условите, можеме да ги наброиме следниве:

- Потребите на осигуреникот

На прашањето за тоа **„Кои се потребите на осигуреникот?“** дојдовме до сознанија дека во прометот на стоки и услуги во современото живеење постои тенденција на зголемување, а со тоа се зголемува и побарувачката од осигурување. Статистички гледано, овој фактор делува пропорционално на појавата која ја испитуваме, односно со зголемување на потребите на осигурениците, се зголемува и обемот на осигурување.

- Остварување на профит на осигурителот

На прашањето како **„Остварувањето на профит делува на осигурителот?“** дојдовме до сознание дека со зголемување на бројот на

²⁰⁴ Општи услови за осигурување на стока во транспорт, Винер осигурување 2013;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

полиси и зголемувањето на вредноста на премиите, се зголемува профитот: Овој фактор/варијабла влијае пропорционално со обемот на осигурувањето. Со зголемувањето на штетите пак таа е обратно пропорционална, бидејќи со зголемувањето на штетите, се намалува профитот на осигурителот.

- Постоене на претпоставен иден ризик

Транспортното осигурување подразбира покривање, или како би можеле економски да го наречеме, КУПУВАЊЕ на ризик. Колку е поголем ризикот, толку е поголем бројот на дополнителни осигурувања кои го зголемуваат обемот на осигурувањето. Овој фактор делува пропорционално на транспортното осигурување.

- Потреба од правна рамка за олеснет промет и специфицирање на односите помеѓу страните и полесно решавање на спорови

Потреба од правна рамка за олеснет промет и специфицирање на односите помеѓу страните и полесно решавање на спорови. Ова прашање е многу важно бидејќи самата потреба од поставување на одредени правила на почетокот во поморскиот транспорт довеле до појавата транспортно осигурување. Значи, неминовно е како заклучок од веќе горенаведеното да спомнеме дека постоењето на меѓународните норми и следствено на тоа нивно преточување во националните законодавства е клуч за специфицирање на односите кои настануваат помеѓу субјектите во осигурувањето на меѓународниот транспорт. Како што веќе истакнавме, споровите се решаваат во земјата на прием на стоката. Ако постои разлика во правните системи, тоа би значело нерамноправност на страните во договорот. Таков е примерот со донесувањето на новиот Закон за супервизија на осигурувањето и законот за заштита на потрошувачите со новите измени.

- Прогресот во економијата во земјава и на глобално светско ниво

Националната рамка на пораст на економијата е во непосредна корелација со растот на економијата на светско ниво која што е неминовен

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

економски процес. Секако дека ова влијае врз зголемување на потребата од осигурување, со што се зголемува обемот на осигурување. И оваа појава влијае пропорционално со обемот на осигурувањето.

- Заштита од неоговорно и недомаќинско однесување на превозникот

Товарот на одговорност на стоката за време на транспорт паѓа на превозникот. И спрема меѓународните и според домашните правни прописи превозникот е должен да се однесува кон стоката која е предмет на превоз домаќински и одговорно. Овој дел е предвиден во ЗОО, глава Превоз, и е претходно обработен. Со ЗОО и одредбите од истиот, како и одредбите од меѓународните конвенции, превозникот е должен да се однесува одговорно како добар стопанственик спрема стоката која е предмет на транспортното осигурување и спрема превозното средство со кое се врши транспортот. Впрочем, затоа и во меѓународните конвенции, а сега со стапувањето на сила на законот за супервизија во осигурувањето се предвидува и осигурување од одговорност. Ова значи дека заштитата од неоговорно и недомаќинско однесување на превозникот ќе ја бараме во нормите на позитивното национално право и меѓународното право.

- Законска рамка ЦМР, ЗОО, Закон за супервизија во осигурувањето

Самите пак услови на осигурување својот извор го наоѓаат во почетокот, како и сето останато право во обичаите за подоцна да се појават и првите меѓународни правни акти декларации ЦМР, ЦИМ и др. преточени во националните законодавства. Ова значи дека условите во домашното законодавство мора да се и се во согласност со меѓународните правни акти кои ја третираат оваа област и не смее да постои колизија помеѓу нив. Законска обврска на осигурителот кај овој вид на осигурување покрај полисата ако не се во истата содржани условите како дополнување или како составен дел на самата полиса, да му ги врати на осигуреникот заедно со полисата за осигурување.

Како последна фаза врз основа на добиените резултати од проучуваниот примерок треба да ги елиминираме алтернативните објаснувања на феноменот кој е предмет на нашето истражување.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Не постојат алтернативни објаснувања.

Од горенаведеното можеме да заклучиме дека :

Во Република Македонија осигурителните компании спроведуваат чесна деловна политика во поглед на креирањето и спроведувањето на општите услови за работа. Условите во осигурување на стока во транспорт во РМ се во согласност со ЦМР и законот за осигурување и супервизија во осигурувањето и Законот за облигациони односи

Судската практика покажува дека во РМ нема случаи на предмети во кои се согледува нечесното однесување на осигурителите спрема осигурениците. Сепак, фактот што нема судска практика не значи дека не постои можност од имплементација на нечесни клаузули во договорот кои би биле на штета на потрошувачкиот сектор и стопанството.

Нечесните клаузули кај договорот за осигурување претставуваат не само механизам за оштетување на потрошувачкиот сектор, туку и субјектите во стопанството-трговските друштва, трговците поединци.

Осигурителните компании во Република Македонија спроведуваат релативно чесна осигурителна практика низ призмата на осигурувањето.

Судската практика во Република Македонија не познава пресуди врзани за нечесните клаузули во осигурувањето.

2. Анализа и интерпретација на резултатите добиени по пат на анкетни прашалници

Најпрво, пред да започнеме со анализата, ќе ги претставиме податоците до кои дојдовме од направеното истражување, односно дадените одговори во анкетните прашалници од страна на испитаниците. Методот кој ние го применивме е сведен на интервју и со еден испитаник (in-depth interview), преку анонимен анкетен прашалник. Ова понатаму ќе ни помогне да направиме

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

продлабочен увид во проблемот кој се истражува бидејќи испитаникот може слободно и детално да го изрази своето мислење, став или емоција, без влијание на групата. Од сто испитаници одговориле 96, а четири испитаници имаат невалидни одговори.

| | Одговори: | | |
|---|-----------|----|----|
| Прашања: | А | Б | В |
| Колку често ја осигурувате Вашата стока при транспорт? А) Секогаш; Б) Понекогаш; В) Во зависност од потребите и условите; | 96 | 0 | 0 |
| Колку сте запознаени со условите за осигурување на Вашата стока при транспортот? А) Целосно сум запознаен со условите; Б) Делумно сум запознаен со условите; В) Воопшто не сум запознаен со условите; | 82 | 8 | 6 |
| Дали сметате дека постојат нечесни (нефер) одредби (услови на осигурување) во осигурителните полиси под кои го осигурувате транспортирањето на вашата стока? Наведете некој пример: А) Да, постојат; Б) Постојат, меѓутоа не сум се сретнал со конкретен пример; В) Не постојат; | 23 | 30 | 43 |
| Дали сте имале случај кога имате осигурителна полиса за одредена | 23 | 48 | 25 |

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

| | | | |
|---|----|----|----|
| стока, а осигурителната компанијата не Ви ја надоместува штета бидејќи согласно нејзините општи услови, тој тип на ризик не го покрива Вашата полиса? А) Да; Б) Не; В) Не сум се сретнал, но знам примери од други клиенти; | | | |
| Дали имате искуство со различни осигурителни компании? Доколку имате, дали сте констатирале разлика во поглед на условите што Ви ги нудат за осигурување на Вашата стока? А) Да, нема разлика; Б) Да, има мала разлика; В) Не, претпочитам да соработувам со една осигурителна компанија; | 84 | 9 | 3 |
| Дали и колку Ви се познати ИНКОТЕРМС правилата за пренос на стока? А) Да, целосно сум запознаен; Б) Да, имам слушнато, но не сум запознаен; В) Воопшто не сум запознаен; | 78 | 14 | 4 |
| Дали има нешто што не е опфатено во прашалникот, а Ве засега во однос на осигурувањето? А) Да; Б) Не; В) Не сум сигурен; | 25 | 43 | 28 |

Табела бр.1: Табларен приказ на добиените одговори од анкетните прашалници;

Вака добиените одговори од анкетното истражување даваат позитивна оценка за спроведеното истражување, односно уште на самиот почеток како

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

необработени податоци говорат за потврдување на претходно поставената хипотетска рамка.

Во однос на одговорите добиени од првото прашање од анкетниот лист, забележуваме дека сите испитаници одговориле едногласно, дека секогаш ја осигуруваат стоката во транспортот, што е согласно со правилата за транспорт на стока, законските норми и одредби кои ја регулираат оваа проблематика.

Кај резултатите добиени од одговорите од второто прашање: „Колку сте запознаени со условите за осигурување на Вашата стока при транспортот? А) Целосно сум запознаен со условите; Б) Делумно сум запознаен со условите; В) Воопшто не сум запознаен со условите;”, забележуваме:



Графикон бр.1: Графички приказ на добиените одговори во однос на тоа колку осигурениците се запознаени со условите за осигурување на стока во транспорт;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Забележуваме дека условите за осигурување на стока им се добро познати на осигурениците, договарачите на осигурување во осигурителната практика. Само мал процент од испитаниците се изјаснуваат дека се делумно запознаени, односно воопшто не се запознаени со условите за осигурување на стока во транспорт.

Акцентот во обработката на податоци добиени од направеното истражување, ќе го ставиме на третото прашање кое се однесува на нечесните клаузули. Прашањето гласи: „Дали сметате дека постојат нечесни (нефер) одредби (услови на осигурување) во осигурителните полиси под кои го осигурувате транспортирањето на Вашата стока? Наведете некој пример”.



Графикон бр.2: Графички приказ на одговорите за мислењето на испитаниците во однос на постоењето/непостоењето на нечесни клаузули во осигурувањето на стока во транспорт;

Голем дел од испитаниците сметаат дека овие клаузули не постојат во македонската практика на осигурување на стока во транспорт. Претежно, ваквото нивно мислење се должи на фактот што истите најверојатно се немаат сретнато со проблем од овој тип во процесот на осигурување на стока. Помал дел од испитаниците сметаат дека постојат, меѓутоа истите воедно се

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

изјаснуваат дека се немаат сретнато со конкретен пример во текот на своето работење. И, најмал, но не и помалку важен ден од испитаниците, сметаа дека нечесните клаузули кај осигурувањето на стока во транспорт постојат и се среќаваат во нашата практика на работење. Во овој случај, не можеме со сигурност да го потврдиме значењето на нивниот одговор, бидејќи ниту еден од испитаниците нема наведено пример на нечесна клаузула, како што се бара во прашањето. Според тоа, повторно се навраќаме на хипотетската рамка која претходно ја утврдивме и нејзините варијабли, каде што наведовме дека добар дел од осигурениците, т.е. договарачите на осигурувањето воопшто не ги читаат условите за осигурување пред склучување на договорот, мислејќи дека нема да дојде до настанување на осигурителниот случај, а од друга страна осигурувањето го поистоветуваат со дел од административната процедура која треба да се помине за да се изврши транспортот на стока.

Четвртото прашање од анкетниот прашалник гласи: „Дали сте имале случај кога имате осигурителна полиса за одредена стока, а осигурителната компанијата не Ви ја надоместува штета бидејќи согласно нејзините општи услови, тој тип на ризик не го покрива Вашата полиса?“ Понудените одговори се: А) Да; Б) Не; В) Не сум се сретнал, но знам примери од други клиенти; Следствено на добиените одговори, ситуацијата изгледа вака:

Дали сте имале случај кога имат осигурителна полиса за одредена сток, осигурителната компанија не Ви надоместува штета бидејќи согласен нејзините општи услови, тој тип на ризик не покрива Вашата полиса?



Графикон бр.3: Графички приказ на одговорите за искуството на испитаниците во однос на случаите кога осигурителната компанија не ја надоместува штетата;

Од резултатите кои ги имаме врз основа на добиените одговори, забележуваме дека и овде се надоврзуваме на што го констатиравме по однос на претходното прашање. Имено, постојат случаи кога осигурителот не ја надоместува штетата која настанала врз стоката, под образложение дека тој тип на ризик не е покриен со осигурителната полиса која ја има осигуреникот. Ситуацијата е еднаква на претходната. Осигуреникот или договарачот на осигурувањето, го склучуваат договорот без детално да се запознаат со условите под кои се договара осигурувањето на нивната стока. Сепак, најголем дел од испитаниците 76% се немаат сретнато со ваков случај во нивното работење, од кои 50% немаат ниту слушнато за ваков пример во праксата, додека другите 26% се немаат сретнато, меѓутоа имаат слушнато за ваков пример. Според тоа, можеме повторно да забележиме дека во Р Македонија, осигурителните компании работат на принципот на запознавање на клиентите со условите за осигурување на стока.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Следното прашање се однесува на тоа дали осигурениците воочуваат одредена разлика во работењето на компаниите кои постојат и работат на македонскиот осигурителен пазар, и дали според тоа тежнеат да работат со повеќе компании, односно да го менуваат осигурителот, или пак работат само со еден. 84 од испитаниците одговориле дека не постои разлика во работењето на осигурителните компании на македонскиот пазар, меѓутоа и покрај тоа, кај нив забележуваме промена на компанијата со која работата по извесно време. Тоа е и очигледно, ако се земат предвид промотивните пакети и услуги кои некои од компаниите ги нудат од време на време. Сосема мал дел од испитаниците, односно само 9 сметаа дека има мала разлика во работењето на осигурителните компании, а само 3 не ги знаат разликите, односно тие работат со еден осигурител од самиот почеток и воопшто немаат интерес да знаат како работат останатите.

Претпоследното прашање од анкетниот лист се однесува на Инкотермс клаузулите за транспорт на стока и гласи: „Дали и колку Ви се познати ИНКОТЕРМС правилата за пренос на стока?“ Понудените одговори се: А) Да, целосно сум запознаен; Б) Да, имам слушнато, но не сум запознаен; В) Воопшто не сум запознаен; Добиени се следните резултати:



Графикон бр.3: Графички приказ на одговорите за Инкотермс клаузулите;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Најголем дел од испитаниците се целосно запознаени со Институтските клаузули, кои се применуваат како основни правила во меѓународниот транспорт на стока.

И, последното прашање, претставува еден вид оценка на анкетниот прашалник кој го спроведовме, односно се прашуваат испитаниците дали има некои работи важни во осигурувањето кои не се опфатени со анкетниот лист, според што истиот добива висока оценка.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

VII. Заклучок

Целокупното истражување кое го направивме во рамки на овој труд на тема „Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули“, вклучувајќи ги теоретските излагања, практично спроведеното истражување по пат на анкетен прашалник, добиените резултати и нивната интерпретација, сè со цел да видиме дали истите се честа појава во македонската практика и каков третман имаат од страна на законските норми и судската пракса. Бројните научни и стручни трудови, универзитетски книги и учебници, закони, подзаконски акти, општи и посебни услови на работење на осигурителните компании и останата стручна литература, кои ни беа на располагање како извори во црпењето на материјал за подетална разработка на темата, ни помогнаа во теоретските излагања од првиот дел од трудот. Меѓутоа истите не се доволни за да видиме каква е природата на проблемот во пракса. За таа цел направивме истражување, кое се состоеше од 100 анкетни прашалници, наменети за исто толку испитаници, кои беа одобрени по принципот на случаен избор. Претходно направивме и една анализа на општите услови на осигурување на стока во меѓународниот превоз кои се применуваат од страна на сите осигурителни компании кои го сочинуваат македонскиот пазар.

Договорот за осигурување преку начинот на склучување, претставува договор по пристапување, односно адхезионен договор. Последиците кои произлегуваат од склучувањето на договор од ваков тип се неможност на другата страна да ја изрази сопствената волја во потполност. Не постои можност за преговарање во поглед на условите при склучување на договорот, односно единствено и овозможено да ги прифати или одбие. Во секојдневната пракса, ова резултира со појава на нечесни клаузули кои предизвикуваат злоупотреба и нарушување на правата на едната договорна страна. Поради тоа законодавецот, но и самите сносители на последиците од договорот за осигурување, веќе години наназад, посветуваат посебно внимание на

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

изградбата на механизми за заштита на договорните страни од употребата на општите услови за работење. Иако станува збор за постепена изградба на механизми за заштита, која сè уште ги нема доследно опфатено сите сегменти кои оставаат ваков простор за можна злоупотреба на општите услови кои се применуваат, сепак истата претставува значителен чекор во создавањето на здрава клима за заштита на договорните страни.

Во тој поглед, можеме да зборуваме за различни ситуации во однос на заштитата која им е пружена на договорните страни од правните последици кои ги предизвикуваат нечесните одредби од договорот за осигурување. Примерот во македонската пракса го разгледаваме, како преку теоретски направеното истражување, така и преку истражувањето на терен. Притоа од добиените резултати од анализата, а и од одговорите добиени на прашањата од страна на испитаниците, добиваме една слика за проблемот, природата на неговата појава во нашата земја (колку често се јавува, каде се јавува, примери од пракса), како и третманот кој истиот го добива од страна на законскиот систем а и корисниците на услугите на осигурување на стока во меѓународен транспорт.

Оттука може да се изведе заклучок дека клаузулите кои се вградени во македонскиот правен систем, поточно во Закон за облигационите односи и Законот за заштита на потрошувачите, се изведени од меѓународните норми аналогно на тоа се во склад со нив. Бидејќи истите потекнуваат од потребите на самите учесници во осигурувањето, овие закони претставуваат солидна основа за постигнување на рамноправност на договорните страни при склучувањето на договорот за осигурување, што се однесува на законската рамка. Оттука, забележуваме дека одредбите во нашиот правен систем, со кои се третираат нечесните клаузули кај договорите за осигурување на стока во меѓународниот превоз, се во согласност со законите и одредбите на меѓународната заедница. Следствено на тоа, заклучуваме дека нашето позитивно право ги заштитува потрошувачите, т.е. корисниците на овој тип на осигурување и овозможува транспарентност во склучувањето на договорите за осигурување.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Уште повеќе што со секоја полиса се издаваат и други пропратни документи кои го олеснуваат самиот транспорт и се во функција на самите корисници кои се јавуваат најмалку како една договорна страна во договорот за осигурување. Обврската на осигурителот со секоја полиса на осигурување да му издаде на договарачот на осигурување или на осигуреникот и договор за осигурување, како и клаузулите како додаток на полисата во случај истите да не се наведени и во самата полиса. Обврската на осигурителот за минимално наведување на условите во самата полиса пример, дали тоа ќе биде наведување на комплетот или ќе бидат наведени условите и годината од која се воведени, но мора да постојат во самата полиса како еден од неизоставните основни елементи на полисата. Без нив таа е неважечка и тоа во сите испитани осигурителни компании. Од веќенаведеното можеме да заклучиме дека истите се чесни и фер кон потрошувачите.

Од друга страна и самите осигуреници, односно договарачи на осигурувањето, имаат култура на познавање на целокупната рамка со која се третира осигурувањето на стока во меѓународен транспорт, клаузулите, општите услови и слично. И во случаите кога можеби постојат одредени минимални можности за примена и појава на нечесни клаузули во договорот за осигурување, ваквиот тренд на познавање на условите и правилата од страна на осигурениците, го оневозможува манифестирањето на овој проблем во реална појава во нашата земја.

Позитивна потврда добивме и од резултатите од спроведеното истражување во насока на испитување на проблемот во нашата земја. Испитаниците се добро запознаени со општите услови за склучување на договор за осигурување. Голем дел од нив се запознаени и со институтските клаузули. Не е чест случајот некој од нив да има лично искуство со нечесни клаузули со осигурителните компании, а постојат такви кои имаат слушнато од други лица/компаниии. Голем бенефит е што нашето стопанство нема голем број фирми кои увезуваат/извезуваат стока во странство во своја режија, односно со свој транспорт, шпедиција и слично. Најголем дел овие работи им ги доверуваат на шпедиторските компании, кои се специјалисти за транспорт, а

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

и вршење на сите потребни работи во склоп на транспортот, вклучувајќи го овде и осигурувањето.

Во насока на тоа се оствари поставената цел на ова магистерска теза, при анализата, проучувањето и елаборирањето на осигурувањето како специјализирана трговска дејност и на договорот за осигурување, и нивното значење и улога во општествената репродукција, во излагањето со користење на соодветни научноистражувачки методи се обидовме да дадеме одговор на повеќе прашања и ги проучивме актуелните проблеми на осигурувањето.

Со направеното истражување не ја одминавме и дејноста и улогата на Агенцијата за супервизија во осигурувањето на Р Македонија. Иако законската рамка овозможува солидна основа за заштита на учесниците во осигурувањето, сепак во пракса, при самата изработка на општите услови, можат да се забележат одредени недостатоци и отстапувања во полза на осигурителот. Како резултат на тоа, улогата на Агенцијата за супервизија во осигурувањето на македонскиот осигурителен пазар се сведува на клучна заедно со улогата на судот во борбата за обезбедување на еднакви правила за големите и за малите играчи на пазарот.

Од различните студии и анализи кои се направени, се забележува дека најчесто нечесните договорни одредби кај договорите за осигурување се однесуваат на следното:

1) Одредби кои погрешно го насочуваат договарачот на осигурувањето. Оваа група може да вклучува одредби кои на договарачот на осигурувањето не му биле познати пред склучувањето на договорот, одредби скриени во долги договори, одредби со помали букви од останатиот дел на одредби (таканаречени нефер изненадување - *unfair surprises*).

2) Одредби се кои се исклучува несоодветно исполнување на договорните обврски. Меѓу другото оваа група на одредби опфаќа категорија на одредби со кои се исклучува или ограничува одговорноста за задоцнување во исплатата на сумата на осигурување. Генерално, во оваа категорија на обврски спаѓаат сите одредби од договорот со кои се исклучува или ограничува

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

одговорноста на осигурителот во ситуациите кога тој нема да ги исполни своите обврски.

3) Одредби со кои се создаваат бариери за користење на правните средства и механизми за заштита. Во оваа група на одредби спаѓаат сите договорни одредби со кои на договарачот на осигурувањето му се ограничува правото да се користи со правни механизми за заштита во однос на осигурителот. Исто така, тука спаѓаат и одредби со кои се наметнуваат дополнителни услови за договарачот на осигурувањето кои треба да ги исполни за да може да се користи со некое правно средство против осигурителот. Во оваа група на одредби може да се вбројат и одредбите со кои товарот на докажување се поместува од осигурителот на договарачот на осигурувањето. Посебно треба да се внимава и на одредбите за арбитража со оглед на фактот дека послаба договорна страна во конкретните ситуации по правило е договарачот на осигурувањето.

4) Одредби со кои на осигурителот му се дава право да го раскине договорот во било кој момент, а тоа право го нема истовремено и договарачот на осигурувањето. Тука може да се вбројат и одредби со кои на осигурителот му се дава право да задржи одредена сума на пари за услуги кои сè уште не се испорачани од него, ако договорот го раскине договарачот на осигурувањето;

5) Одредби со кои осигурителот се стекнува со право да го раскине договорот без да даде известување за тоа, освен ако не постојат сериозни причини за тоа. Во таквите ситуации може да се очекува дека договарачот на осигурувањето нема да може лесно и брзо да најде друг осигурител со кој би склучил нов договор за осигурување.

6) Одредби кои му овозможуваат на осигурителот да ги измени одредбите од договорот еднострано без, притоа, да постои основ за тоа. Во оваа група на одредби може да се вбројат и одредбите со кои се зголемува премијата; и

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

7) Одредби со кои се бара од договарачот на осигурувањето во случај кога тој нема да исполни некоја од своите обврски, да исплати непропорционално висок износ на договорна казна.

Имено, преку спроведената анализа на споредбено-правните решенија, се надеваме дека претставивме јасна слика за ставовите на одделните национални законодавства во однос на осигурувањето и неговата договорна рамка.

Анализите на правните прописи и правни извори за регулирање на договорот за осигурување се вршат со примена на аналитичко-синтетичкиот метод, без кој ниту едно планско истражување не може да се реализира. Имено, ако се земе предвид дека анализирањето и синтетизирањето на конкретно прашање е една од основните претпоставки за квалитетна проценка на ситуацијата, јасна е потребата од користењето на овој метод.

Конечно, се надеваме дека преку приложување на структурата и користената литература, како и преку сумирање и елаборирање на резултатите што произлегоа од направената анализа на домашните, споредбените и меѓународните решенија, ја оправдавме тезата на магистерскиот труд. Од спроведеното истражување, и тоа теоретско и практично, констатиравме дека во Р Македонија се спроведува чесна осигурителна политика. Ова произлегува и од теоретската анализа во смисла на чесно и нечесно, совесно и несовесно, односно еднаков третман на компаниите. Се разбира, ова се однесува на осигурувањето на стока. Од ова не извлекуваме генерален заклучок дека целокупното осигурување во сите сфери се спроведува чесно во праксата. Оставаме понатаму читателот сам да креира заклучок, при што целата теоретска и практична анализа од овој труд ќе му помогнат во креирањето на сликата за третманот на нечесните клаузули кај договорот за осигурување на стока во меѓународен транспорт од страна на македонското позитивно право и судска практика. Како што нагласивме и на самиот почеток, истата тема за истражување можеби ќе донесе дијаметрално спротивни резултати на полето на потрошувачкиот сектор. Конечно, апострофираме дека утврдувањето на нечесноста низ призмата на општите или посебните услови на работење на

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

осигурителните компании бара темелно, исклучително големо значење на општото учење на облигациите, фундаменталните начела на облигационото право, темелно познавање на *lex generalis* и *lex specialis* прописите кои го уредуваат осигурувањето. За таа цел судиите со исклучително големо внимание треба да ги водат овие предмети, што посебно се одразува и од практиката на Европскиот суд на правда и бројните претходни прашања упатени до истиот од страна на судовите во земјите-членки на ЕУ.

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Поимник на скратеници:

АСО – Агенцијата за супервизија на осигурувањето

ЗОО – Закон за облигациони односи

ЗСО – Закон за супервизија на осигурувањето

ЗТД – Закон за трговски друштва

ТИР – Царинската конвенција за меѓународен транспорт на стока

СГМС – Спогодба за меѓународен превоз на стока на источните земји

СМПС – Спогодба за меѓународниот превоз на патници и багаж со железница

ЦМР – Меѓународната конвенција за превоз на стоки во патниот сообраќај

B2B – Business To Business – трговски договори склучени помеѓу трговци

B2C – Business To Consumer- потрошувачки договори

IATA - Меѓународно здружение за воздушен превоз

SIM – ЦИМ Меѓународна конвенција за превоз на стока со железница

CIP – Carriage, insurance, paid to – возарина и осигурување платени до

CIV – Меѓународна конвенција за превоз на патници и багаж со железница

COTIF – Конвенција за меѓународен железнички превоз

CFR – поморски превоз – costandfreight – трошоци и патарина со

EXW- Ex works од фабриката, франко фабрика

FAS - Freealongsideship/слободно во текот на бродот

FOB – Freeonboard/ (франко брод) претставува клаузула за именувано пристаниште

UICE - Меѓународната унија на железници

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

Преглед на литературата (References)

Научни и стручни трудови, книги, учебници и монграфии:

1. Anderson W., Ballentine's Law Dictionary, USA, 1969;
2. Babić I., Privredno pravo, Beograd, 2008;
3. Coode R., Commercial law, London, 2005;
4. George E.R., Principles of risk management and insurance, UK, 2010;
5. Goldštajn A., Barbić J., Vedriš M., Matić Ž., Obvezno pravo, Zagreb, 1979;
6. Goldštajn A., Barbić J., Vedriš M., Rosenberg Lj., Verona A., Obvezno pravo (prva knjiga), Zagreb, 1978;
7. Goldštajn A., Međunarodno trgovačko pravo, Zagreb, 1970;
8. Goldštajn A., Medzunarodno trgovačko pravo, Zagreb, 1970;
9. Goldštajn A., Pravo međunarodne kupoprodaje, Zagreb, 1963;
10. Goldštajn A., Privredno ugovorno pravo, Zagreb, 1980;
11. Goldštajn A., Pravo međunarodne kupoprodaje II, Zagreb, 1965;
12. Gorenc V., Komentar Zakona o obveznim odnosima, Zagreb, 2005;
13. Gorenc V., Trgovačko pravo - Ugovori, Zagreb, 2000;
14. Hodgins R., Insurance Law, London, 2002;
15. Ivoshevich B., Transportno osiguranje, Belgrad, 2010;
16. Jakšić A., Đorđević S., Praktikum za međunarodno privatno i međunarodno građansko procesno pravo, Beograd, 2004;
17. Jakšić A., Međunarodno privatno pravo, Beograd, 2008;
18. Koevski, Goran and Tusevska, Borka and Spasevski, Darko, Predizvici pri izradotka na opstite I posebnite uslovi kaj dogovorite za osiguruvanje, Evropsko pravo, 2014;
19. Kötz H., European Contract Law, 1992;
20. Krulj V., Promenjene okolnosti i ugovorna odgovornost, Beograd, 1967;
21. Linotin M., Tomic D., Уговор о осигурувању, Zagreb, 1986;
22. McKendrick E., Contract Law, (Text, Cases and Materials), 2005;
23. Mijačić M., Obligacioni dogovori-drugo dopunjeno izdanje, Beograd, 1990;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

24. Mijačić M., Obligacioni ugovori, Beograd, 1990;
25. Milenković D., Poslovno pravo, Niš, 2001;
26. Milošević Lj., Obligaciono pravo, Beograd, 1974;
27. Milutinović M., Načelo savesnosti i poštenja (Univerzalni princip međunarodne trgovine), Pravni život, br. 10, Beograd, 2004;
28. Momčinović H., Ugovori obveznog prava (prva knjiga), Zagreb, 1987;
29. National Insurance Brokers Association of Australia - NIBA, "Submission on unfair terms in insurance contracts draft regulation impact statement for consultation", 2012;
30. Perović J., Bitna povreda ugovora - Međunarodna prodaja robe, Beograd, 2004;
31. Perović J., Izjava o raskidu kao uslov za raskid ugovora zbog neispunjenja obaveze, Beograd, 2005;
32. Perović S., Obligaciono pravo I, Beograd, 1986;
33. Perović S., Stojanović D. (redaktori): Komentar Zakona o obligacionim odnosima, knjiga prva, Gornji Milanovac-Kragujevac, 1980;
34. Perović S., Stojanović D. (redaktori): Komentar Zakona o obligacionim odnosima, knjiga druga, Gornji Milanovac-Kragujevac, 1980;
35. Schmit C., France International Encyclopedia of laws contracts, London, 1999;
36. Slavnić J., Milićević S., Privredno pravo sa osnovama građanskog prava, Beograd, 1982;
37. Totterman, R.E.B., "Functional Bases of the Rule Locus Regit Actum in English Conflict Rules", 2 ICLQ 27, 1953;
38. Treitel., The law of contracts- 11 th edition, London, 2003;
39. Tusevska, Borka, За потребата од ревидирање на Инкотермс правилата. Стручно списание: Правник 2014;
40. Tusevska, Borka, Меѓународно правни аспекти на понудата. Manual. Alfa 94 Skopje. 2009;
41. Unković M., Stakić B., Spoljno trgovinsko i devizno poslovanje, Beograd, 2011;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

42. Zdraveva, Neda and Gavrilovic, Nenad and Tusevska, Borka, Unfair Contract terms in the Contract law of the Republic of Macedonia , . Civil law forum. 2012;
43. Антиќ О., Облигационо право, Београд, 2007;
44. Богусловски М., Меѓународно економско право, Москва, 1986;
45. Борис М., „Шпедиција и осигурување“, Нови Сад, 1994;
46. Боровинац А. Г., Транспорт и осигурување, Загреб, 1981;
47. В.Копар., С. Цариќ., „Уговори робног промета“, 1972;
48. Вилим Горенц, Коментар на Закон за облигациони односи, Загреб, 1980;
49. Воган Е.Џ., Воган Т.М.: Основи на ризик и осигурување, Академски печат, Скопје, 2009;
50. Гавровска П., Дескоски Т., Меѓународно приватно право, Скопје, 2011;
51. Гавроска П., Автономија на волјата на договорните страни, Деловно право, бр. 2, Скопје, 2000;
52. Гавроска П., Меѓународно приватно право (судир на законите), Скопје, 2002;
53. Гавроска П., Точки на врзување за договорни односи со странски елемент, Годишник во чест на Стрезо Стрезовски, Скопје, 2006;
54. Галев Г. И Дабовиќ-Анастасовска Ј., Облигационо право, Скопје, 2009;
55. Галев. Г., Дабовиќ Анастасовска Ј.: Облигационо право, ЦЕППЕ, Скопје, 2009;
56. Ганчевски П., Осигурувањето во Македонија, книга 1 Скопје, 1994;
57. Ганчевски П., Осигурувањето во Македонија, книга 2, Скопје, 1994;
58. Дабовиќ-Анастасовска Ј., Осигурување дејности и договор за осигурување во правото и праксата на Р Хрватска и Р Македонија, 2011;
59. Дабовиќ-Анастасовска Ј., Коевски Г., Пепељугоски В., Гавриловиќ Н. , Договори на автономна трговска практика, 2012;
60. Драшкиќ М., „Годишен зборник на Правен факултет – Јустинијан Први“, Скопје, 2006;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

61. Илиевски М. И Огненовска Б. Меѓународно договорно право. Скопје, 2007;
62. Јанковец И., Тумачење уговора у привреди, Право и привреда, број 5-8, Београд, 2003;
63. Јанковец И., Привредно право, Београд, 1999;
64. Јездик М. , Меѓународно приватно право I и II, Београд, 1969;
65. Јовановски Т., Економика на осигурување, Скопје, 1997;
66. Коевски Г., Поим и правна природа на договорот за дистрибуција на стока, Деловно право, бр. 2, Скопје, 2000;
67. Коевски Г., Тушевска Б., Спасевски Д., Општите услови на работење и нечесните договорни одредби кај договорот за осигурување, 2013;
68. Константиновиќ М., Облигације и уговори , Београд, 2006;
69. Константиновиќ М., Облигационо право, Београд, 1959;
70. Крстаноски М., Право на договорите во меѓународниот промет, Охрид, 2005;
71. Милошевиќ Б., Осигурување на имот и лица, Охрид, 2006;
72. Милутиновиќ М., Битна повреда уговора према одредбама Бечке конвенције у теорији и пракси, Право и привреда, број 5-8, Београд, 2003;
73. Мицајкова В., „Потенцијалните слабости на системот на осигурување на депозити на Р Македонија”, Битола, 2012;
74. Николовски А., Меѓународно стопанско право (дополнето и изменето издание, Самоуправна практика, Скопје, 1986;
75. Николовски А., Осигурување и реосигурување, Скопје, 1997;
76. Николовски А., Плавшиќ С., Меѓународно стопанско (трговско) право со примери и практика. Скопје. РМ, 1994;
77. Николовски А., Плавшиќ С., Меѓународно стопанско (трговско) право, Скопје, 1994;
78. Пак М., Меѓународно приватно право, Београд, 2000;
79. Перовиќ С., (главни редактор): Коментар Закона о облигационим односима, I књига, Београд, 1995;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

- 80.Перовић С., (главни редактор): Коментар Закона о облигационим односима, II књига, Београд, 1995;
- 81.Плавшиќ С, Договори во стоковниот промет (внатрешен и меѓународен), Скопје,1990;
- 82.Поп Георгиев Д., Облигационо право, Скопје, 1985;
- 83.Поп Георгиев Д., Уговорна одговорност према Закону о облигационим односима, Анали Правног факултета, бр. 3-5, Београд, 1978;
- 84.Поп-Георгиев Д., Облигационо право.,Скопје,1990;
- 85.Радишиќ Ј.,Облигационо право (општи део), Београд, 2004;
- 86.Тушевска Б., „Правната судбина на долготрајните облигации по отворањето на стечајна постапка“, Штип,2012;
- 87.Фотов Р., Катерина Ф., „Осигурување“, Штип,2014;
- 88.Цариќ С., Капор В., Договори во стоковиот промет, Нови Сад,2000;
- 89.Чавдар К., 1 Коментар на Закон за облигациони односи. Скопје,2012;
- 90.Илиевски М., Трговско право (прирачник), Скопје,2009;
- 91.Илиевски М., Огненовска Б., Меѓународно договорно право. Скопје, 2007;
- 92.Модрица А., Осигурување, Њујорк,1981;
- 93.Николовски А., Плавшиќ С.,Договор за превоз на стока по друмски патишта, Правник 1999;
- 94.Николовски А., С.Плавшиќ., Договор за превоз на стока со железница, Правник ,2002;
95. Поп-Георгиев Д., Облигационо право, Скопје,1990;
- 96.Ташковски Т.,Основање на осигурителни субјекти по Законот за супервизија на осигурувањето , Правник , 2002;
- 97.Цариќ С., и Капор В., Договори во стоковиот промет, Нови Сад, 2000;
- 98.Чавдар К., Коментар на Закон за облигациони односи, Скопје,2012;
- 99.Чавдар К., Реализација на правата во врска со материјалните недостатоци на испорачаната стока ,Правник, 1999;
100. Чавдар К., Исполнување на договор заштита од евикција, Правни, 1999 ;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

101. Чавдар К., Реализација на правата во врска со материјалните недостатоци на испорачаната стока , Правник, 1999;

Законски прописи и меѓународни конвенции:

1. Закон за облигациони односи (Службен весник на РМакедонија бр. 18 /2001;4/2002; 05/2003; 84/2008;61/2009; 81/2009 и 123/2013);
2. Закон за супервизија на осигурувањето (Сл. весник на РМакедонија бр. 27/2002 ;98/2002; 79/2007 ; 88/2008 ;67/2010 ; 44/2011 ; 112/2011),
3. Закон за заштита на потрошувачите (Сл. весник на Република Македонија бр.38/2004, 77/2007 ; 103/2008 и 24/2011);
4. Закон за превоз во патниот сообраќај – Службен весник на РМакедонија;
5. Закон за Фондот за осигурување на депозити, Службен весник на Р Македонија, 63/200 – основен текст, измени Службен весник ба РМ бр.29/2002, 43/2003, 81/2008;
6. Конвенција за договор за меѓународен превоз на стока во друмски патишта - Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR);
7. Царинската конвенција за меѓународен транспорт на стока - The Convention on International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets (TIR Convention)

Прирачници, брошури, општи и посебни услови за работење:

1. Агенција за супервизија на осигурување, „Прирачник за подготвување стручен испит за вршење на осигурително-брокерски работи”, Скопје 2014, ;
2. Агенција за супервизија на осигурување, Брошура: Пазар на осигурување, Скопје, 2011;

Договорот за осигурување на стока во меѓународниот превоз со посебен осврт на нечесните клаузули

3. Општи услови за осигурување на стока во транспорт, Винер осигурување, 2013;
4. Општи услови за осигурување на стока во транспорт, Инсиг осигурување, 2013;
5. Општи услови за осигурување на стока во транспорт, Кјуби осигурување, 2002;
6. Општи услови за осигурување на стока во транспорт, Триглав осигурување, 2012;
7. Општи услови за осигурување на стока во транспорт ,Еуролинк осигурување, 2011;
8. Општи услови за осигурување на стока во транспорт , Албсиг осигурување ,2009;
9. Општи услови за осигурување на стока во транспорт , Осигурителна полиса АД Скопје,2012;